



Catalogue 52-216 Annual

Rail in Canada

1991

Catalogue 52-216 Annuel

Le transport ferroviaire au Canada

1991

Government
Publications



Statistics
Canada Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct on line access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Yasmin Sheikh,
Surface and Marine Transport Section,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-2518, Facsimile: 951-0579) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll Free Order Only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinolingué et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Yasmin Sheikh,
Section des transports de surface et maritime,
Division du transport,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-2518, télécopieur: 951-0579) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(1-800-565-7192)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

Appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Rail in Canada

1991



Years of Ans
Excellence d'excellence

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1993

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission from Licence
Services, Marketing Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

July 1993

Price: Canada: \$45.00
United States: US\$54.00
Other Countries: US\$63.00

Catalogue No. 52-216

ISSN 0843-4530

Ottawa

Le transport ferroviaire au Canada

1991

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1993

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable des Services de
concession des droits de licence, Division de la
commercialisation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,
Canada K1A 0T6.

Juillet 1993

Prix : Canada : 45 \$
États-Unis : 54 \$ US
Autres pays : 63 \$ US

N° 52-216 au catalogue

ISSN 0843-4530

Ottawa

Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to
a long-standing cooperation involving Statistics
Canada, the citizens of Canada, its businesses and
governments. Accurate and timely statistical
information could not be produced without their
continued cooperation and goodwill.*

Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada
et la population, les entreprises et les administrations
canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne
volonté, il serait impossible de produire des statistiques
précises et actuelles.*

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **David J. Dodds**, Director, and **Jim Cain**, Chief, Surface and Marine Transport Section.

Major contributions were made by **Yasmin Sheikh** and **Angus MacLean**. Technical assistance was provided by **John Nicoletta** and **David Binks**.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la Division des transports sous la direction générale de **David J. Dodds**, directeur, et de **Jim Cain**, chef de la Section des transports terrestre et maritime.

Ont été responsables de contributions majeurs: **Yasmin Sheikh** et **Angus MacLean**, ainsi que **John Nicoletta** et **David Binks** pour leur aide technique.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" - "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984.



Table of Contents**Table des matières**

	Page		Page
Highlights	7	Faits saillants	7
Content, Design and Objectives of the Publication	9	Contenu, plan et objectifs de la publication	9
Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry	10	Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada	10
Competition and Cooperation with Other Modes	13	Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport	13
Chapter 1		Chapitre 1	
General Overview	15	Aperçu général	15
Summary Statistics, 1986 and 1991	15	Statistiques sommaires, 1986-1991	15
Carrier Activity, 1986 and 1991	15	Activités des transporteurs, 1986 et 1991	15
Operating and Financial Indicators, 1986-91	18	Indicateurs opérationnels et financiers, 1986-1991	18
Chapter 2		Chapitre 2	
Financial, Property Accounts and Inventory Statistics	25	Statistiques financières, comptes d'immobilisations et inventaires	25
Operating Revenues and Expenses: Industry Total and Carrier Shares	25	Recettes et dépenses d'exploitation : total du secteur et parts des transporteurs	25
Operating Revenues by Carrier and Source	27	Recettes d'exploitation selon le transporteur et la source	27
Operating Expenses by Source, 1986-1991	28	Dépenses d'exploitation selon la source, 1986-1991	28
Balance Sheet and Property Accounts	42	Bilan et comptes d'immobilisations	42
Financial Ratios	43	Ratios financiers	43
Chapter 3		Chapitre 3	
Operating and Fuel Statistics	45	Statistiques d'exploitation et de carburant	45
Track Operated	45	Voies exploitées	45
Fuel and Power Consumed by Motive Equipment	48	Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices	48
Operating Indicators	50	Indicateurs opérationnels	50
Traffic Statistics	58	Statistiques sommaires du trafic	58
Inventory of Equipment	60	Inventaire du matériel	60

Table of Contents – Continued

	Page
Chapter 4	
Employment Statistics	63
Summary Statistics by Class of Carrier	63
Class II and III Carriers	64
Summary Statistics by Function	66
Summary Statistics by Occupational Classifications of Class Railways	67
Chapter 5	
Commodity Statistics	69
Introduction	69
Data Quality and Limitations	69
Total Freight Tonnage by Commodity Section	70
Revenue Freight Receiving Initial Haul by Region and Commodity Section	70
Leading Commodities Handled	70
Carrier Freight Tonnage by Commodity Section and Major Commodities	77
Chapter 6	
Commodity Origin and Destination	101
Commodity Flows	101
Intraprovincial Rail Movements	101
Interprovincial Rail Movements	110
Rail Movements between Canada and the United States	110
Marine Imports	110
Marine Exports	110
Major Commodity Movements by Region	111
Revenues, Tonnes and Number of Railway Cars, by Commodity Group	112

Table des matières – suite

	Page
Chapitre 4	
Statistiques sur l'emploi	63
Statistiques sommaires selon la catégorie de transporteurs	63
Transporteurs des catégories II et III	64
Statistiques sommaires selon la catégorie professionnelle	66
Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de catégorie	67
Chapitre 5	
Statistiques sur les marchandises	69
Introduction	69
Qualité et limites des données	69
Tonnage total selon la catégorie de marchandises	70
Marchandises payantes en transport initial par région, selon la catégorie de marchandises	70
Principales marchandises	70
Tonnage selon la catégorie de marchandises et les principales marchandises	77
Chapitre 6	
Origine et destination des marchandises	101
Flux des marchandises	101
Mouvements ferroviaires intraprovinciaux	101
Mouvements ferroviaires interprovinciaux	110
Mouvements ferroviaires entre le Canada et les États-Unis	110
Importations par mer	110
Exportations par mer	110
Mouvements des principales marchandises, selon la région	111
Recettes, tonnage et nombre de wagons, selon le groupe de marchandises	112

Table of Contents – Concluded

	Page
Chapter 7	
Financial and Traffic Statistics by Quarter 1990-1992	129
Introduction	129
Summary Statistics: 1991 Versus 1992	129
Revenues and Expenditures, January 1 to November 30, 1991-1992	130
Chapter 8	
Special Studies	133
Transportation of Dangerous Goods by Rail, 1990-1991	133
International Commodity Origin and Destination, 1991	146
Chapter 9	
Survey Concepts and Data Limitations	173
Collection Authorities and Related Classifications	173
Survey Methodology, Coverage and Data Limitations	
Financial, Operating and Carloading statistics	174
Commodity origin and destination statistics	175
Glossary	179
Table des matières – fin	
Chapitre 7	
Statistiques financières et du trafic selon le trimestre, 1990-1992	129
Introduction	129
Statistiques sommaires : 1991 et 1992	129
Recettes et dépenses du 1er janvier au 30 novembre 1991 et 1992	130
Chapitre 8	
Études spéciales	133
Transport ferroviaire des marchandises dangereuses, 1990-1991	133
Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises, 1991	146
Chapitre 9	
Concepts d'enquête et limites des données	173
Organismes de collecte et classifications connexes	173
Méthodes et champ d'enquête et limites des données	
Statistiques financières, opérationnelles et de chargements ferroviaires	174
Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises	175
Glossaire	185

Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/39291403010192>

Highlights

The highlights presented below are based on various surveys of the railway transport industry. The coverage, methodology and objectives of all of these surveys are not identical. For details refer to the **Survey Concepts and Data Limitations, Chapter 9** of this publication.

A General Overview: 1986-1991

- Between 1986 and 1991, operating revenues of Canadian Railways decreased 5% while operating expenses increased by 1%. The operating ratio, therefore, deteriorated from 0.90 in 1986 to 0.96 in 1991.
- There was a notable decline of 24% in operating subsidies during the study period.
- There was a decrease of 2% in tonnes transported while tonne-kilometres increased by 6% due to an increase in the average length of haul.
- There was a steady decline in employment in the railway industry between 1986 and 1991. The number of employees decreased by 24%, down from 85 thousand to 65 thousand.
- During the same period, the decline in compensation was only 4%, considerably lower than the decrease in employment (24%).

Operating Statistics: 1991

- There was a modest increase of 1% in the operating revenues of Canadian railways in 1991, compared with 1990, triggered mainly by improved demand for Canadian exports.
- A 2% increase in operating expenses more than offset the gain in revenues, as railways absorbed a major portion of the costs associated with work force reduction during 1991.
- CN's transportation activities generated 48% of the industry's total operating revenues compared to 36% for CP, 7% for VIA and 9% for the remaining carriers.
- Despite cuts in total subsidies to VIA, it still accounted for 67% of the total government payments (68% in 1990). CN, CP and other carriers obtained 19%, 6% and 8% of such payments, respectively.

Faits saillants

Les faits saillants présentés ci-dessous proviennent de diverses enquêtes sur l'industrie du transport ferroviaire. La couverture, la méthodologie et les objectifs de ces enquêtes ne sont pas nécessairement identiques. Pour plus de détails, veuillez consulter le chapitre 9 sur les concepts d'enquête et limites des données.

Un aperçu global: 1986-1991

- Les recettes du transport ferroviaire de marchandises ont diminué de 5% entre 1986 et 1991, alors que les frais d'exploitation se sont accrus de 1%. Le ratio d'exploitation, est donc, passé de 0.90 en 1986 à 0.96 en 1991.
- Il y a eu une diminution notable des subventions de 24%, durant la période d'étude.
- Le tonnage des marchandises transportées a baissé de 2%, alors que les tonnes-kilomètres ont augmenté de 6%, à cause d'une augmentation de la distance moyenne parcourue.
- L'effectif entre 1986 et 1991 a subi une baisse invariable. Le nombre des employés a diminué de 24%, allant de 85,000 à 65,000.
- Pendant la même période, la réduction de la rémunération a seulement été de 4%, considérablement moins que la baisse d'emploi (24%).

Statistiques d'exploitation, 1991

- Les recettes totales d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes ont augmenté faiblement de 1% en 1991, en comparaison de 1990, grâce à une amélioration de la demande des exportations Canadiennes.
- Une augmentation de 2% des dépenses d'exploitation a plus qu'atténué la croissance des recettes, car les sociétés ferroviaires ont absorbé la majeure partie des coûts associés à la réduction des effectifs au cours de 1991.
- Le CN a représenté 48% des recettes totales d'exploitation du secteur, comparé à 36% pour le CP, 7% pour VIA Rail et 9% pour les autres transporteurs.
- En dépit des coupures, les subventions versées à VIA Rail ont représenté 67% du total des paiements gouvernementaux (68% en 1990). Le CN, le CP et les autres transporteurs ont obtenu respectivement 19%, 6% et 8% des mêmes subventions.

- Total diesel oil consumption remained about the same as 1990, at 1.9 billion litres, with electric energy consumption at 35 million Kw.h and crude oil at 139 million litres for a total cost of \$642 million. This cost represented 9% of the total operating expenses in 1991, down from 10% in 1990.
- The share of CN in employment dropped slightly from 50% in 1990 to 49% in 1991. CP's contribution to the labour force changed from 31% to 34% in 1991. VIA and Class II and III carriers accounted for 7% and 10% in 1991 compared to 6% and 12% in 1990, respectively.
- The average compensation per employee increased 5%, from \$41 thousand in 1990 to \$43 thousand in 1991.
- La consommation totale de diesel a été de 1.9 milliards de litres, presque la même qu'en 1990, celle d'énergie électrique, de 35 millions de kWh, et celle de pétrole brut de 139 millions de litres. Le coût global a été de 642 millions de dollars, soit 9% des dépenses totales d'exploitation, une baisse relative au 10% enregistré en 1990.
- La contribution du CN à l'emploi a diminué légèrement, de 50% en 1990 à 49% en 1991. Le CP a contribué 34% de l'effectif total, en comparaison de 31% en 1990. VIA Rail et les transporteurs de catégories II et III ont représenté 7% et 10% en 1991, en comparaison de 6% et 12% en 1990, respectivement.
- La rémunération moyenne par employé a augmenté de 5% passant de \$41,000 en 1990 à \$43,000 en 1991.

Freight Traffic Statistics : 1991

- Total freight traffic, excluding interlining between carriers was 246 million tonnes, an increase of 2% from the 1990 volume of 241 million tonnes. Of the total tonnage transported, 95% was initially loaded in Canada, while 5% was received from United States rail.
- The three top ranking commodities were bituminous coal, iron ore and concentrates and wheat. These commodities, which are mostly transported domestically for marine export, accounted for 43% of the total tonnage transported.

Freight Traffic and Financial Statistics, by Quarter, 1991-1992

- The monthly Railway Carloadings survey for 1992 indicates a decrease of 6% from the tonnage loaded in Canada in 1991.
- The decrease in tonnage loaded was mainly due to lower shipments of coal and iron ore and concentrates.
- The operating revenues for the first 11 months of 1992 of seven selected railways in Canada, decreased 3% to \$6.2 billion from \$6.4 billion, compared with the same period in 1991.
- The operating expenses in 1992 increased by 2% to \$6.3 billion compared to \$6.2 billion in 1991. This resulted in a deterioration in the operating ratio from 0.97 in 1991 to 1.02 in 1992.

Statistiques sur les marchandises transportées, 1991

- Le tonnage total, à l'exclusion des transferts, s'est chiffré à 246 millions de tonnes, en hausse de 2% par rapport au tonnage enregistré en 1990 qui était de 241 million de tonnes. De ce tonnage total, 95% a été chargées au Canada, alors que 5% provient de raccordements ferroviaires américains.
- La houille grasse, les minerais et concentrés de fer et le blé ont constitué les trois marchandises principales. Ces marchandises qui ont été le plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par mer, ont représenté 43% du tonnage total.

Statistiques financières et du trafic selon le trimestre, 1991-92

- Les résultats tirés d'enquêtes mensuelles révèlent que les marchandises chargées au Canada en 1992, ont diminué de 6% en comparaison de même période en 1991.
- La diminution des marchandises chargées au Canada était attribuable essentiellement à la baisse enregistrée de la transportation de la houille et les minerais et concentrés.
- Pendant les 11 premiers mois de 1992, les recettes totales des sept sociétés ferroviaires au Canada ont diminué de 3%, passant à 6.2 milliards de dollars de 6.4 milliards de dollars, pendant la même période de 1991.
- Les dépenses d'exploitation en 1992 ont augmenté de 2% atteignant 6.3 milliards de dollars par rapport à 6.2 milliards de dollars en 1991. Ceci a entraîné une détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de 0.97 en 1991 à 1.02 en 1992.

Content, Design and Objectives of the Publication

This publication provides users with basic as well as detailed information relating to the size and structure of the Canadian rail transport industry. It contains a number of graphic presentations which highlight financial and operating indicators over selected time periods.

In the opening chapter, a general overview of the rail industry is presented, focusing on global variables extending over a 6 year period. The six core chapters provide analysis on the economic performance, operating and financial structure and equipment use over shorter time frames. In addition, the publication contains provincial and territorial origin and destination data supplied by the National Transportation Agency. These statistics provide tonnage information for the movement of freight transported by the Canadian National and Canadian Pacific railways.

This publication also provides a brief historical presentation on the evolution and regulation of Canada's rail industry. As well, it contains a short discussion on the level of competition and cooperation between railways and other modes of transportation.

Finally, the publication includes the following two special studies:

- Transportation of Dangerous Goods, 1990 and 1991.
- International Commodity Origin and Destination, 1991.

Note: Data contained in this publication were released in three separate publications, prior to 1987:

Railway Transport in Canada:

General Statistics (Catalogue No. 52-215)
 Commodity Statistics (Catalogue No. 52-211)
 Commodity Origin and Destination Statistics (Catalogue No. 52-214)

Changes effective with this publication

As a result of some recent developments, the following changes in the coverage, data and format are effective with this publication:

Contenu, plan et objectifs de la publication

La présente publication vise à fournir aux utilisateurs des renseignements tant fondamentaux que détaillés sur la taille et la structure du secteur du transport ferroviaire canadien, d'un point de vue financier et opérationnel. Elle contient un certain nombre de graphiques illustrant des indicateurs financiers et opérationnels sur des périodes données.

Le premier chapitre présente un aperçu global du secteur ferroviaire, notamment des variables générales s'étendant sur une période de six ans. Les six principaux chapitres suivants fournissent une analyse du rendement, de la structure financière et opérationnelle et du matériel exploité sur de plus courtes périodes. La publication contient également une série de données sur l'origine et la destination des marchandises selon les provinces et les territoires qui proviennent de l'Office national des transports du Canada. Ces statistiques portent sur le tonnage des marchandises transportées par le Canadien National et le Canadien Pacifique, y compris les transferts de marchandises.

Cette publication fournit également un bref aperçu historique de l'évolution et de la réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada. Elle contient par ailleurs un résumé du niveau de concurrence et de collaboration entre les sociétés ferroviaires et les différents modes de transport.

Enfin, la publication renferme les deux études spéciales suivantes :

- Transport de marchandises dangereuses, 1990 et 1991
- Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises, 1991

Note : La publication contient des données antérieurement diffusées dans trois publications distinctes avant 1987 :

Le Transport ferroviaire au Canada :

Statistiques générales (nº 52-215 au catalogue)
 Statistiques des marchandises (nº 52-211 au catalogue)
 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises (nº 52-214 au catalogue)

Modifications apportées pour la présente publication

À la suite de récents événements, les modifications suivantes ont été apportées pour la présente publication :

- Statistics Canada undertakes a periodic review of the classification of industries in order to ensure that they are as homogeneous as possible, the objective being complete coverage with minimal duplication in different survey programs. Previously, interurban railways were included with Railway Transport Industry, while street railways and urban rapid transit carriers were classified under Urban Transit Systems Industry. A recent review reclassified the interurban railways into the Urban Transit Industry. This decision has affected the survey universe of the railway industry for 1991, in particular the coverage of Class II and III carriers. A comparison of Class II and III carriers should therefore be undertaken with caution.
- An important aspect of Statistics Canada's mandate is to preserve the confidentiality of the reported data. However, for decades, the railway industry was operating under a regulated environment, seeking governmental approval of its shipping rates or charging according to published rates. The railway data were therefore published in detail by carrier and by province/territory, if possible. With the introduction of deregulation, the railways may now negotiate confidential contracts with shippers. Effective with this publication, data in chapter 5 will be published by region in order to preserve the confidentiality of the data.
- Railway Origin and Destination data presented in chapter 6 are obtained by Statistics Canada from the National Transportation Agency (NTA) through an agreement with the railways. Revenue data were not available for 1991.
- Afin de garantir une couverture complète et de minimiser le double emploi dans les différents programmes d'enquête, Statistique Canada effectue un examen périodique de la classification des industries afin d'en assurer l'uniformité. Auparavant, les chemins de fer interurbains faisaient partie de l'industrie du transport ferroviaire, tandis que les chemins de fer urbains et les chemins de fer rapides urbains faisaient partie de l'industrie du transport en commun urbain. À la suite d'une récente étude, on a reclassifié les chemins de fer interurbains dans l'industrie du transport en commun urbain. Cette décision a influé sur l'univers de l'enquête sur le secteur ferroviaire pour 1991, plus particulièrement sur les transporteurs des catégories II et III. Il faut donc faire preuve de prudence lorsque l'on compare les données des transporteurs de ces catégories.
- L'un des aspects importants du mandat de Statistique Canada est de respecter la confidentialité des données déclarées. Pendant des décennies, les sociétés ferroviaires ont exploité leurs services selon une structure réglementée, étant tenues de demander l'approbation de l'État pour leurs tarifs de transport ou d'imposer des tarifs conformes aux tarifs publiés. Dans la mesure du possible, les données sur le transport ferroviaire étaient donc diffusées de façon détaillée, selon le transporteur et la province ou le territoire. Depuis l'introduction de la déréglementation, les sociétés ferroviaires peuvent négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs. Les données qui figurent au chapitre 5 sont donc publiées selon la région pour garantir la confidentialité des données.
- Les données sur l'origine et la destination des mouvements ferroviaires sont fournies à Statistique Canada par l'Office national des transports (ONT) en vertu d'une entente conclue avec les sociétés ferroviaires. Les données sur les recettes n'étaient pas disponibles pour 1991.

Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry

Rich in history, Canada's rail industry has been serving people and communities since 1836, when the St. Jean – Laprairie line was opened. The 1850s saw the arrival of the Grand Trunk and Great Western Railway companies and less than three decades later, the Intercolonial and the Canadian Pacific Railways (CPR) – Canada's first transcontinental system, were built. By 1918, following the appointment of a Railway Inquiry Commission, the Canadian National Railways (CNR) was founded, incorporating a number of railways, including the Grand Trunk and Intercolonial, into one government owned enterprise.

In the years that followed, Canada's rail industry laid the foundation for economic growth and prosperity, providing indispensable transportation services to forest, mine and agricultural industries. Its contributions extended deeply into the social fabric of Canadian tradition, linking people and communities from coast to coast and providing essential

Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada

Riches d'histoire, les compagnies ferroviaires au Canada desservent la population et les collectivités depuis 1836, soit depuis l'ouverture de la ligne entre Saint-Jean et Laprairie. Les années 1850 ont marqué l'avènement du Grand-Tronc et de la Great Western Railways, puis moins de trois décennies plus tard, celui du chemin de fer Intercolonial et du Canadien Pacifique (CP), le premier chemin de fer transcontinental au Canada. En 1918, à la suite de la nomination de la Commission d'enquête sur les chemins de fer, les Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) étaient créés, incorporant un certain nombre de chemins de fer, y compris le Grand-Tronc et l'Intercolonial, en une seule entreprise publique.

Au cours des années qui ont suivi, le secteur du transport ferroviaire canadien a jeté les bases nécessaires à la croissance économique et à la prospérité, assurant des services de transport indispensables aux secteurs des forêts, des mines et de l'agriculture. Son apport allait s'étendre au tissu social de la civilisation canadienne, en établissant un lien entre les populations et les collectivités d'un bout à l'autre du

transportation services to and from remote areas. Adapting readily to a rapidly changing environment, it quickly became a key factor in marine export activities and played a vital role in the efficient distribution of goods imported from foreign countries.

During this period, however, Canadian railway companies had to conform to the policies of a regulatory framework designed to promote regional and industrial expansion and encourage trade with other countries. In this, Canadian railway carriers were often expected to provide services which would benefit more the industry served than the railways themselves. A prime example was the statutory rates on grain shipments transported to Canadian ports, as a result of the signing of the **Crow's Nest Pass Agreement** in 1897. Initially, the agreement only applied to the transportation of certain types of grains, moved along specific routes by Canadian Pacific railways. However, over the next thirty years, revisions to the Crow's Nest Pass Agreement, and new agreements implemented by the **Board of Railway Commissioners**, saw the application of statutory rates to a variety of grain and grain by-products, as well as to the operations of the Canadian National railway. It is noted however, that during this period, Canadian railways did benefit from some concessions in the form of land acquisitions.

In addition, this period saw the passing of the **Maritime Freight Rate Act**, in 1927, prescribing a reduction of tariffs for the movement of certain commodities in Eastern Canada. Carriers were granted subsidies as compensation for some of the losses incurred from these statutory rates.

During the 1930s, droughts and a worldwide depression plagued the economic performance of the rail industry. By the end of the decade, recapitalization of capital stocks was undertaken to eliminate some of the government loans and interest charges incurred over this period.

The post World War II era saw the Canadian railway industry faced with increasing competition from a less rigidly regulated transportation mode – the motor carrier industry. Competition between these two modes continued strongly and later played an important part in the appointment of a Royal Commission in 1949, to assess the impact of these two competing modes on the welfare of the Canadian society. To add to the complexity of the issue at hand, Canada's rail system was faced with its own internal struggle, with its government owned Canadian National railways competing directly with its private counterpart – the Canadian Pacific company – both providing transcontinental transportation services.

pays et en fournissant des services de transport essentiels aux régions éloignées. Le secteur ferroviaire s'est vite adapté à l'évolution rapide du milieu et est devenu aussitôt un facteur clé des activités d'exportation maritime; il a par ailleurs joué un rôle vital dans la distribution efficace des produits importés des pays étrangers.

Durant cette période, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû toutefois se conformer à des règlements visant à promouvoir l'expansion régionale et industrielle et à encourager le commerce avec d'autres pays. Dans ce contexte, les transporteurs ferroviaires devaient souvent fournir des services qui profitaient davantage au secteur desservi qu'aux transporteurs eux-mêmes. Prenons par exemple les tarifs statutaires applicables aux livraisons de céréales dans les ports canadiens à la suite de la signature de la **Convention du Nid-de-Corbeau** en 1897. Cette convention ne s'appliquait au départ qu'au transport, par le Canadien Pacifique, de certains types de céréales, sur des trajets particuliers. Cependant, au cours des trente années suivantes, la révision de la Convention du Nid-de-Corbeau et la mise en application de nouveaux règlements par la **Commission des chemins de fer du Canada** ont amené l'application de tarifs statutaires au transport d'une variété de céréales et de produits de céréales, ainsi qu'aux activités du Canadien National. Il faut se rappeler, cependant, qu'au cours de cette période, les chemins de fer canadiens ont obtenu certaines concessions sous forme de terrains.

Par ailleurs, au cours de cette même période, on a assisté à l'adoption, en 1927, de la **Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes**, qui prévoyait une réduction des taux pour le transport de certaines marchandises dans l'est du Canada. Les transporteurs ont reçu des subventions en compensation d'une partie des pertes qu'a entraînées l'application de tarifs statutaires.

Pendant les années 30, les sécheresses et la crise mondiale ont influé sur la performance économique du secteur du transport ferroviaire. À la fin de la décennie, on avait entrepris la restructuration des capitaux afin d'éliminer certains prêts de l'État et les intérêts courus au cours de cette période.

Au cours de la période qui a suivi la Deuxième Guerre mondiale, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû faire face à la concurrence accrue d'un mode de transport moins rigoureusement réglementé, le transport routier. La concurrence entre ces deux modes de transport s'est fait de plus en plus forte. Elle a plus tard joué un rôle important dans la création, en 1949, d'une Commission royale chargée d'examiner l'incidence de ces deux modes concurrentiels sur le bien-être de la société canadienne. Pour ajouter à la complexité de la situation, les compagnies ferroviaires canadiennes étaient confrontées à leur propre crise interne avec le Canadien National, une entreprise publique faisant directement concurrence à son homologue du secteur privé, le Canadien Pacifique, alors que les deux compagnies assuraient des services de transport transcontinental.

In the years that followed, Canadian railways modernized their equipment and by the early 1960s, had converted a substantial proportion of their locomotives to diesel combustion. As well, they extended centralized and electronic traffic controls and mechanized maintenance of ways operations. In addition, rolling stocks became progressively specialized and featured increasingly heavier carriage capabilities. Another important development was the growth in railway 'piggyback' operations for highway truck trailers.

In 1967, following an exhaustive review of Canada's transportation system, the **National Transportation Act** was legislated. Designed to promote as efficient a transportation system as possible, the Act emphasized the importance of cooperation and harmony between existing modes, while at the same time recognizing the need for a healthy competitive environment. It also discriminated against a system which would impede unduly the interlining of freight between modes and the export of commodities. The Act's core premise conceptualized a network of transportation services rendered on the basis of '**Public Convenience and Necessity**' and reinforced the notion that carriers providing essential transportation services be compensated for any loss incurred in these operations. As a result, the Canadian rail industry, from 1967 onwards, received, new sources of government assistance to indemnify carriers against possible loss of revenues in the provision of essential services.

The late 1970s saw the birth of a new dedicated passenger service in the establishment of VIA Rail.

By 1983, Canadian railways received further reprieve from their social obligations and the financial burdens incurred in the fostering of economic development. That year, the **Western Grain Transportation Act** abrogated some of the tariff controls on grain transportation offered beyond a predefined traffic ceiling; controls were also relaxed for services rendered below this traffic ceiling, with the difference in cost absorbed by government, in the form of Crow Benefit payments, and, to a lesser extent, by the shipper in the form of higher tariffs. Prior to this, carriers had only received indirect compensation in the form of subsidies for uneconomical branch lines and the acquisition of hopper cars.

Revisions were made to the federal transport laws by the legislation of the **National Transportation Act 1987**. It recognized the need for a more open transportation system, increasingly sensitive to the competitive forces of market supply and demand. As a result, Canadian rail carriers were allowed to negotiate confidential contracts with shippers and permitted to abandon less rewarding branch lines, at a prescribed annual rate. Shippers have the opportunity to request competitive line rates (CLR) for the interlining of their freight between carriers. This

Au cours des années qui ont suivi, les compagnies ferroviaires du Canada ont entrepris la modernisation de leur matériel. Dès le début des années 60, elles avaient converti un nombre considérable de locomotives au moteur diesel. De même, elles ont élargi les systèmes centralisés et électriques de réglementation des mouvements et l'entretien mécanisé des voies. Le matériel roulant est devenu par ailleurs de plus en plus spécialisé, ayant la capacité de transporter des marchandises de plus en plus lourdes. Mentionnons, comme autre événement important, l'accroissement des activités rail-route des remorques routières.

En 1967, à la suite d'un examen détaillé du système de transport du Canada, on a adopté la **Loi nationale sur les transports**. Conçue pour promouvoir un système de transport le plus efficace possible, cette loi souligne l'importance d'un climat de collaboration et d'entente entre les deux secteurs, tout en reconnaissant la nécessité d'une saine concurrence. Elle interdit également tout système qui empêcherait indûment le transfert de marchandises d'un mode de transport à l'autre et l'exportation de produits. La création d'un réseau de services de transport offerts sur la base de la "**commodité et la nécessité publiques**" est la principale prémissse de cette loi qui appuie le concept selon lequel les transports qui assurent des services de transport essentiels doivent être compensés pour toutes pertes subies. À partir de 1967, le secteur ferroviaire canadien devait donc recevoir de nouvelles formes d'aide de l'État afin d'indemniser les transporteurs de la perte possible de recettes liée à la prestation de services essentiels.

Vers la fin des années 70, on a assisté à la création d'un nouveau service de transport des passagers sous la forme de VIA Rail.

Dès 1983, les compagnies ferroviaires canadiennes avaient reçu d'autres sursis relativement à leurs obligations sociales et aux dettes courues pour la promotion du développement économique. Cette année-là, dans le cadre de la **Loi sur le transport du grain de l'Ouest**, on a aboli certains des contrôles tarifaires du transport du grain imposés au-delà d'un plafond de mouvements pré-déterminé; ces contrôles ont également été assouplis pour les services fournis en-deçà du plafond autorisé, la différence dans le coût étant absorbée par l'État sous la forme de paiements en vertu de la Convention du Nid-de-Corbeau, et, dans une moindre mesure, par l'expéditeur sous forme de tarifs plus élevés. Avant cela, les transporteurs n'avaient reçu qu'une compensation indirecte sous la forme de subventions applicables à des embranchements non rentables et à l'acquisition de wagons-trémies.

L'adoption de la **Loi nationale sur les transports de 1987** a eu pour effet de modifier les règlements fédéraux sur le transport. En vertu de cette loi, on reconnaît la nécessité d'un système de transport plus ouvert, tenant compte davantage des forces concurrentielles de l'offre et de la demande. Les transporteurs ferroviaires canadiens ont donc reçu l'autorisation de négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs et d'abandonner les embranchements moins rentables à un taux annuel recommandé. Les expéditeurs peuvent à leur tour obtenir des prix de ligne concurrentiels (PLC) pour le transfert de leurs marchandises entre

autonomy, however, leaves the Canadian railway industry increasingly susceptible to the competitive pressures of the market.

Rail service was discontinued in Newfoundland and Prince Edward Island in 1988 and 1990. A major restructuring of VIA Rail took place in 1990, when its services were cut in half. It is now relying less on government subsidies and striving to improve its operating efficiency, productivity and service to compete with other modes of passenger transportation.

In 1991, Canada's rail industry generated about \$7.2 billion in revenues and provided employment to some 65,000 employees. At \$3.7 billion (in constant 1986 dollars), the value of its economic production represented over 21% of the transportation sector's contribution to the **Real Domestic Product** (estimated to be 3.5% of the total economy). It transported 274 million tonnes of freight and 4 million passengers, operating over 85 000 kilometres of track. During 1991, 107 million tonnes of iron ore, coal and wheat the three leading commodities, were transported by Canadian railways.

Competition and Cooperation with other Modes

The railway system complements the marine transportation activities. Both modes service quite distinct markets and are traditionally dedicated to the movement of bulk commodities such as minerals and grains. With the advent and increasing use of containers as a medium of transportation, cooperation is expanding to a diversified mix of goods.

Despite certain differences in the type of freight transported, there is a notable level of competition between the rail and truck modes. Since the implementation of the National Transportation Act 1987 and the free trade agreement with the United States, this competition has intensified especially for the north-south traffic. In order to compete with the trucking industry for a share of this lucrative market, the major Canadian railways have undertaken new initiatives such as:

- integration of the Canadian operations with their US rail subsidiaries to form CN North America and CP rail System;
- signed agreements to establish closer links with the American railways;
- undertaken important investment decisions, for example, CN plans to construct a tunnel beneath the St. Clair River that separates Ontario and Michigan, to handle tri-level auto carrying flat cars and double stack container trains. CP started

transporteurs. Avec cette autonomie, le secteur ferroviaire canadien est de plus en plus vulnérable aux pressions de la concurrence.

Les services de transport ferroviaire de Terre-Neuve et île-du-Prince Édouard ont été interrompus en 1988 et 1990 respectivement. En 1990, VIA Rail a dû faire face à une restructuration majeure et abandonner plus de la moitié de ses services. Dorénavant, ce transporteur se fie moins aux subventions gouvernementales et s'efforce d'améliorer ses opérations en se concentrant sur l'efficacité, la productivité et les services pour être plus concurrentiel à l'égard des autres modes de transport de voyageurs.

En 1991, le secteur ferroviaire canadien a généré des recettes d'environ \$7.2 milliards et employé quelques 65 000 personnes. À \$3.7 milliards (en dollars constants de 1986), la valeur de la production économique a représenté plus de 21% de la contribution du secteur des transports au **produit intérieur réel** (évaluée à 3.5% de l'ensemble de l'économie). Les sociétés ferroviaires ont transporté 274 millions de tonnes de fret et 4 millions de passagers, et exploité plus de 85 000 kilomètres de voies. En 1991, elles ont transporté 107 millions de tonnes de minerai de fer, de charbon et de blé, soit les trois principales marchandises transportées.

Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport

Le secteur ferroviaire est le complément du secteur maritime, les deux étant chargés de desservir des marchés relativement distincts et de transporter des marchandises en vrac comme les minéraux et les céréales. En raison de l'utilisation accrue de conteneurs comme moyen de transport, leur collaboration s'étend à une variété de marchandises.

Malgré certaines différences dans le type de marchandises transportées, il existe toujours une forte concurrence entre le mode de transport par trains et le mode de transport par camions. Depuis l'entrée en vigueur de la Loi nationale sur les transports de 1987 et de l'accord de libre-échange avec les États-Unis, la concurrence s'est intensifiée, surtout en ce qui concerne le trafic à destination du sud. Pour faire concurrence aux entreprises de camionnage sur ce marché lucratif, les principales sociétés ferroviaires ont amorcé les initiatives suivantes :

- intégration des activités des sociétés canadiennes à celles des compagnies affiliées américaines pour former CN Amérique du Nord et le système ferroviaire Canadien Pacifique;
- signature d'ententes visant à établir des liens plus étroits avec les sociétés ferroviaires américaines;
- mise en oeuvre de décisions majeures en matière d'investissements. Ainsi, le CN prévoit construire un tunnel sous le fleuve Saint Clair qui sépare l'Ontario et le Michigan dans le but d'y laisser passer des porte-voitures à trois niveaux et des porte-conteneurs à deux niveaux.

raising overhead clearance of its tunnels through the Rocky Mountains to permit the operation of trains equipped to carry double stack containers. It also bought the Delaware and Hudson Railway and acquired full ownership of the Minneapolis based Soo Line.

The railways are relatively fuel efficient and environmentally friendly for carrying heavy loads over long distances. However, due to its inherent flexibility, the trucking industry has been gaining ground over the years. The share of trucking in the gross domestic product of the transportation industries increased from 31% in 1986, to 33% in 1991, while that of rail decreased from 22% in 1986 to 21% in 1991.¹

Le CP a commencé à éléver la hauteur libre dans les tunnels qui traversent les montagnes Rocheuses afin de permettre l'exploitation de wagons de conteneurs superposés. Il a également acheté le Delaware and Hudson Railway et acquis le contrôle entier de la Soo Line sise à Minneapolis.

Pour ce qui est du transport de lourds chargements sur de longues distances, les sociétés ferroviaires offrent un mode de transport à faible consommation de carburant et sans danger pour l'environnement. Cependant, le secteur du camionnage gagne du terrain depuis quelques années en raison de sa souplesse inhérente. La part du secteur du camionnage au titre du produit intérieur brut des industries du transport s'est accrue pour passer de 31% en 1986 à 33% en 1991, tandis que la part du secteur ferroviaire a chuté pour passer de 22% en 1986 à 21% en 1991.¹

¹ Gross Domestic Product by Industry, Catalogue 15-001 Monthly

¹ Produit intérieur brut par industrie, n° 15-001 au catalogue (mensuel).

Chapter 1

General Overview

In recent years most industries in Canada have undergone structural changes to face the challenges brought about by globalization of trade and investment; and technological developments. These changes combined with the recession had a strong impact on the demand for transportation services, as shippers have been seeking fast, low cost, dependable and convenient service. In addition, the federal regulatory transportation reforms of 1987 provided the atmosphere for increased competition between and within different modes of transport. This chapter provides a series of major rail statistics for the period 1986-1991 to analyze the effects of these developments on the railway industry and emerging trends among carriers.

Chapitre 1

Aperçu général

Au cours des dernières années, la plupart des industries au Canada ont subi des changements structurels rendus nécessaires par la mondialisation des échanges commerciaux et des investissements et par les progrès technologiques. À cause de ces changements et de la récession, la demande dans le secteur des transports a beaucoup changé; de plus en plus, les expéditeurs recherchent un service rapide, fiable et pratique qui ne coûte pas cher. Par ailleurs, les réformes apportées à la réglementation fédérale en matière de transports en 1987 ont intensifié la concurrence entre les transporteurs d'un même secteur et entre les divers moyens de transport. Le présent chapitre renferme une série de statistiques importantes sur le transport ferroviaire pour la période allant de 1986 à 1991, statistiques qui permettent d'analyser l'impact des changements susmentionnés sur l'industrie ferroviaire et les tendances qui se dessinent entre les divers transporteurs.

Summary Statistics 1986 and 1991

A snapshot of the change in major statistics between 1986 and 1991, is presented in table 1.1. The same table also provides a comparison of the percentage shares of CN, CP, VIA and Class II and III carriers in the totals.

A comparison of the 1986 totals with 1991 shows that the Canadian railways have experienced:

- a notable decline in subsidies (24%) and the number of employees (24%).
- a decrease of 5% in operating revenues while operating expenses increased by 1%.
- a decrease of 2% in tonnes transported while tonne-kilometres increased 6%, indicating an increase in the average length of haul in 1991.
- a decline in train-kilometres (6%) and car-kilometres (2%) partially reflecting shrinking rail traffic.

Carrier Activity, 1986 and 1991

CN maintained its dominance of the selected rail industry measures in 1991. Except for subsidies, its share ranged between 38% and 54%, while CP's shares ranged from 31% to 39%. In contrast, VIA rail accounted for 67% of the government subsidies and less than 8% of the share in other variables. Class II

Statistiques sommaires, 1986-1991

Le tableau 1.1 donne un aperçu des changements qu'ont subis les principales statistiques entre 1986 et 1991. On y trouve aussi une comparaison des parts en pourcentage du CN, du CP, de VIA et des transporteurs des catégories II et III.

Une comparaison des totaux de 1986 et de ceux de 1991 pour l'industrie ferroviaire canadienne révèle :

- une diminution notable des subventions (24%) et du nombre d'employés (24%);
- une baisse de 5% des recettes d'exploitation, alors que les frais d'exploitation se sont accrus de 1%;
- une diminution de 2% du tonnage des marchandises transportées, alors que les tonnes-kilomètres ont augmenté de 6%, ce qui veut dire qu'il y a eu une augmentation de la distance moyenne parcourue en 1991;
- une baisse des trains-kilomètres (6%) et des wagons-kilomètres (2%), baisse qui est partiellement attribuable à une diminution du trafic ferroviaire.

Activité des transporteurs, 1986 et 1991

Le CN a maintenu sa dominance de certaines activités du secteur ferroviaire en 1991. Si on ne tient pas compte des subventions, sa part a varié entre 38% et 54%, tandis que la part du CP a varié entre 31% et 39%. Par contre, la part de VIA Rail a été de 67% pour les subventions gouvernementales et de moins de 8% pour les autres variables. La

and III carriers registered varying industry shares and their operations, as those of CN and CP, represented mostly freight transportation activities. These carriers generated 9% of the operating revenues even though they transported 31% of the total tonnage. The high tonnage is due to the resource based commodity mix transported by these carriers.

Operating Revenues

Operating revenues¹ of \$3.5 billion in 1991 generated by CN represented 48% of total industry receipts, almost unchanged from its share in 1986. CP's share increased from 34% in 1986 to 36% in 1991. The relative share of VIA declined to 7% from 9% in 1986. Class II and III carriers contributed 9% to the operating revenues about the same as in 1986.

Government Subsidies

Total subsidies decreased 24% from \$649.6 million in 1986 to \$491.0 million in 1991. Although subsidy payments to VIA rail were curtailed in 1990, it is still

part des transporteurs des catégories II et III a varié, et les opérations de ces derniers, comme celles du CN et du CP, concernaient plus particulièrement le transport de marchandises. Ces transporteurs ont générés 9% des recettes d'exploitation, mais ont acheminé 31% du tonnage total. Ce tonnage élevé est attribuable au fait que ces sociétés ont transporté surtout des produits dérivés des matières premières.

Recettes d'exploitation

À \$3.5 milliards, les recettes d'exploitation¹ du CN ont représenté 48% des recettes totales du secteur en 1991. Le pourcentage n'a presque pas changé par rapport à 1986. La part du CP a augmenté, passant de 34% en 1986 à 36% en 1991. Quant à la part relative de VIA, elle a diminué, passant de 9% en 1986 à 7% en 1991. Les autres 9% des recettes d'exploitation ont été enregistrées par les transporteurs des catégories II et III, ce qui est à peu près le même pourcentage qu'en 1986.

Subventions gouvernementales

L'aide globale a diminué de 24%, passant de \$649.6 millions en 1986 à \$491.0 millions en 1991. Bien que les subventions à VIA Rail aient été réduites en 1990, ce

Table 1.1

Financial and Operating Summary Statistics, Percentage Shares by Carrier, 1986 & 1991

Tableau 1.1

Statistiques sommaires financières et d'exploitation, parts en pourcentage selon le transporteur, 1986 & 1991

	Percentage Shares – Parts en pourcentage					
	Total	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class II - III	
		Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie II - III	
1991						%
Operating revenues – Recettes d'exploitation	\$'000	7,156,652	48.5	35.6	6.6	9.3
Subsidies – Subventions	"	491,038	18.5	6.3	66.8	8.4
Operating expenses – Frais d'exploitation	"	6,849,456	48.0	36.5	7.9	7.5
Property accounts – Comptes d'immobilisations	"	18,634,789	48.6	32.7	5.1	13.6
Employees – Employés	No.-Nbre.	64,849	49.3	33.9	6.8	10.0
Compensation – Rénumeration	\$'000	2,801,377	50.3	34.2	6.9	8.5
Tonnes	'000	274 118	38.2	31.1	0.0	30.8
Tonne-Km – Tonnes-km	"	260 537 316	51.9	39.1	0.0	9.0
Train-km – Trains-km (total)	"	133 053	50.8	35.6	7.6	6.0
Car-km – Wagons/voitures-km (total)	"	7 477 124	53.9	37.4	0.8	7.9
1986						%
Operating revenues – Recettes d'exploitation	\$'000	7,570,483	48.4	34.0	8.8	8.9
Subsidies – Subventions	"	649,573	18.0	5.5	71.1	5.4
Operating expenses – Frais d'exploitation	"	6,787,364	49.7	32.2	10.0	8.1
Property accounts – Comptes d'immobilisations	"	16,708,089	50.8	30.3	4.7	14.3
Employees – Employés	No.-Nbre.	84,848	54.3	30.6	5.9	9.2
Compensation – Rénumeration	\$'000	2,914,834	54.8	31.1	5.6	8.5
Tonnes	'000	279 353	38.8	29.3	0.0	31.9
Tonne-Km – Tonnes-km	"	244 783 845	52.3	37.9	0.0	9.8
Train-km – Trains-km (total)	"	142 091	49.0	28.6	14.8	7.7
Car-km – Wagons/voitures-km (total)	"	7 660 153	53.1	37.3	1.6	8.0

¹ Including Western Grain transportation payments.

¹ Y compris les versements pour le transport du grain de l'Ouest.

highly subsidized accounting for 67%, of the total payments in 1991 (excluding western grain transportation payments). CN and CP obtained 19% and 6% of total government railway subsidies, respectively. Class II and III carriers received 8% of the total.

Operating Expenses

In 1991, the share of all carriers in operating expenses decreased except CP, which reported additional costs related to work force reduction. Its share jumped from 32% in 1986 to 36% in 1991.

Property Accounts

At \$18.6 billion, the value of the property accounts of all railways in 1991 increased by 11% compared to 1986. CN's share in the total declined from 51% in 1986 to 49% in 1991, while that of CP increased from 30% to 33% in 1991. The shares of VIA and Class II and III carriers remained at 5% and 14% respectively.

Number of Employees and Compensation

Like most other sectors in the economy, the railway industry has been striving to improve its productivity by scaling down the labour force. The number of employees decreased by 24% between 1986 and 1991. However, the corresponding decline in the compensation was only 4%, as most affected employees had long term job security and had to be offered separation incentives. The railways have opted to incur such expenses for long term benefits in productivity.

In contrast to all other carriers, CN's share in the workforce and compensation paid out declined in 1991. It employed 49% of the workforce in 1991, down from 51% in 1986. Similarly its share in total compensation decreased from 55% to 50% in 1991. On the other hand, CP increased its share of employees from 30% and compensation from 31% in 1986 to 34% for both in 1991. VIA employed 7% of the work force and compensation (6% in 1986). Class II and III carriers increased their share in employment from 9% in 1986 to 10% in 1991 and maintained their 8% share of total compensation.

Tonnes and Tonne-kilometres

Between 1986 and 1991, total freight tonnage carried by all railways decreased 2%, from 279 million tonnes to 274 million tonnes. All carriers maintained their shares with minor exceptions.

transporteur continue d'être fortement soutenu par l'aide gouvernementale, recevant 67% du montant total versé en 1991 (à l'exclusion des versements pour le transport du grain de l'Ouest). Le CN et le CP ont obtenu respectivement 19% et 6% de l'aide gouvernementale. Quant aux transporteurs des catégories II et III, leur part a été de 8%.

Frais d'exploitation

En 1991, tous les transporteurs ont vu leur part de l'ensemble des frais d'exploitation diminuer, sauf le CP, qui a déclaré des frais additionnels liés à une réduction de son effectif. Sa part a grimpé de 32% en 1986 à 36% en 1991.

Comptes d'immobilisations

La valeur des comptes d'immobilisations de l'ensemble des transporteurs s'élevait à \$18.6 milliards en 1991, une hausse de 11% par rapport à 1986. La part du CN a diminué, passant de 51% en 1986 à 49% en 1991, alors que celle du CP a augmenté, passant de 30% en 1986 à 33% en 1991. Les parts de VIA et des transporteurs des catégories II et III sont demeurées à 5% et 14% respectivement.

Nombre d'employés et rémunération

Comme tous les autres secteurs de l'économie, l'industrie ferroviaire a essayé d'accroître sa productivité en réduisant son effectif. Le nombre d'employés a diminué de 24% entre 1986 et 1991. Toutefois, la rémunération n'a baissé que de 4%, car la plupart des employés touchés par les réductions jouissaient d'une bonne sécurité d'emploi à long terme et on a donc dû leur offrir des primes de cessation d'emploi. Les transporteurs ont choisi de faire de telles dépenses pour accroître la productivité à long terme.

Contrairement à tous les autres transporteurs, la part du CN pour ce qui est du nombre d'employés et de la rémunération versée a diminué en 1991. Le CN employait 49% de l'effectif total du secteur en 1991, comparativement à 51% en 1986. De la même façon, sa part de la rémunération totale versée est passée de 55% en 1986 à 50% en 1991. Par contre, au cours de la même période, le CP a vu sa part de l'effectif total passer de 30% à 34% et sa part de la rémunération totale versée passer de 31% à 34%. VIA avait à son compte 7% de l'effectif total et a versé 7% de la rémunération totale en 1991, comparativement à 6% en 1986. Quant aux transporteurs des catégories II et III, leur part de l'effectif total est passée de 9% en 1986 à 10% en 1991, et leur part de la rémunération totale versée est restée la même, à 8%.

Tonnes et tonnes-kilomètres

De 1986 à 1991, le tonnage total du fret transporté par les compagnies ferroviaires a chuté de 2%; passant de 279 millions de tonnes à 274 millions de tonnes. Tous les transporteurs ont conservé leur part de tonnage, sauf quelques-uns.

In 1991, CN trains performed 52% of the tonne-kilometres, about the same as in 1986. CP's share at 39% was up from 38% in 1986, at the expense of Class II and III carriers whose share decreased from 10% to 9%.

Train-kilometres and Car-kilometres

CN and CP accounted for 51% and 36%, respectively, of the total train-kilometres during 1991. VIA rail for 8%, while Class II and III carriers represented another 6%. In total train-kilometres decreased 6% from 142 million in 1986 to 133 million in 1991.

Of the 7.5 billion car-kilometres recorded by the railway industry in 1991, CN's share stood at 54%, while CP accounted for 37% of the total. VIA logged in a minimal share (1%), consisting entirely of passenger car-kilometres, while Class II and III carriers accounted for 8%.

It should be noted that in accordance with the Uniform Classification of Accounts, carriers may report operating train and car-kilometres relating to their own operations and those of other carriers using their tracks and ways. This may introduce duplication especially in the data related to VIA's passenger service.

Operating and Financial Indicators, 1986-1991

Industry statistics, tracing selected financial and operating variables over the period 1986-1991 are presented in tables 1.2 to 1.7.

Operating Revenues, Expenses and Government Subsidies

Operating revenues (including subsidies) expressed in current dollars decreased by 5% between 1986 and 1991. However, the decline was substantially higher when measured in constant 1986 dollars², at 21%. By comparison, operating expenses increased 1% in current dollars and decreased 15% in constant 1986 dollars. Consequently, the operating ratio of the railways deteriorated from 0.90 in 1986 to 0.96 in 1991. During the period under study the most profitable years for the rail industry were 1987 and 1988 when the operating ratio was 0.87.

Government subsidies have been declining since 1988, the first year of the implementation of the National Transportation Act 1987. VIA Rail being the principal recipient of such payments, the largest decrease (21%) took place between 1989 and 1990, when its operations were drastically reduced. In

En 1991, les trains du CN ont parcouru 52% du nombre total de tonnes-kilomètres, soit presque le même pourcentage qu'en 1986. La part du CP est passée de 38% en 1986 à 39% en 1991, aux dépens des transporteurs des catégories II et III dont la part a chuté pour passer de 10% à 9%.

Trains-kilomètres et wagons-kilomètres

Le CN et le CP ont représenté respectivement 51% et 36% des trains-kilomètres parcourus en 1991. La part de VIA était de 8%, et celle des transporteurs des catégories II et III représentait 6%. Le nombre total de trains-kilomètres a diminué de 6%, passant de 142 millions en 1986 à 133 millions en 1991.

Par rapport aux 7.5 milliards de wagons-kilomètres parcourus par les transporteurs ferroviaires canadiens en 1991, la part du CN a été de 54%, et celle du CP s'est élevée à 37%. La part de VIA a été faible (1%), se composant presque entièrement de voitures de train voyageur-kilomètres. Quant à la part des transporteurs des catégories II et III, elle s'est établie à 8%.

Il convient de signaler que, conformément à la Classification uniforme des comptes, les transporteurs peuvent déclarer le nombre de trains-kilomètres et de wagons-kilomètres en fonction soit de leurs propres opérations, soit des opérations d'autres transporteurs qui utilisent leurs voies. De ce fait même, il peut y avoir double compte, particulièrement dans les données relatives aux services de transport des voyageurs de VIA Rail.

Indicateurs opérationnels et financiers, 1986-1991

Les figures 1.2 à 1.7 présentent certaines données financières et opérationnelles pour la période allant de 1986 à 1991.

Recettes et frais d'exploitation et subventions gouvernementales

Les recettes d'exploitation (y compris les subventions), exprimées en dollars courants, ont baissé de 5% entre 1986 et 1991. Cependant, en dollars constants de 1986², cette baisse s'est avérée beaucoup plus appréciable, soit 21%. En comparaison, les frais d'exploitation ont augmenté de 1% en dollars courants et ont diminué de 15% en dollars constants de 1986. Par conséquent, le ratio d'exploitation du secteur ferroviaire s'est détérioré, passant de 0.90 en 1986 à 0.96 en 1991. Au cours de la période d'observation, les années les plus rentables pour l'industrie ferroviaire ont été 1987 et 1988, années où le ratio d'exploitation s'établissait à 0.87.

Les subventions gouvernementales diminuent depuis 1988, première année qui a suivi la mise en œuvre de la Loi nationale sur les transports de 1987. VIA Rail étant le principal bénéficiaire de cette aide, la plus importante diminution (21%) a été enregistrée entre 1989 et 1990, lorsque les opérations de ce transporteur ont été considérablement réduites. En

² The transportation component of the Consumer Price Index was utilized as a deflator to derive estimates in constant 1986 dollars.

² La composante des transports de l'indice des prix à la consommation a servi de déflateur pour obtenir les estimations en dollars constants de 1986.

Table 1.2

Operating Revenues and Expenses, Current and Constant 1986 dollars, and Government Subsidies, 1986-1991

Tableau 1.2

Recettes et frais d'exploitation, dollars courants et constants de 1986, et subventions gouvernementales, 1986-1991

Year Année	Operating revenues Recettes d'exploitation		Operating expenses Frais d'exploitation		Subsidies Subventions	
	Constant	Current	Constant	Current	Current	Share of revenues Part des recettes
	\$'000		\$'000		\$'000	
1991	6,001,384	7,156,652	5,736,563	6,849,456	491,038	6.9
1990	6,367,908	7,068,378	5,726,251	6,716,893	515,043	7.3
1989	6,708,689	7,446,645	6,372,823	7,073,834	653,387	8.8
1988	7,578,730	8,003,139	6,608,911	6,979,010	764,015	9.5
1987	7,624,764	7,899,255	6,600,708	6,838,334	705,643	8.9
1986	7,570,483	7,570,483	6,787,364	6,787,364	649,573	8.6

absolute terms these payments decreased by 24%, between 1986 and 1991. The share of subsidies in the operating revenues also decreased from 9% in 1986 to 7% in 1991.

Freight versus Passenger Revenues

Freight transportation revenues in current dollars increased from 1986 to 1988 but declined in 1989 due to decreased shipments of grain as a result of the 1988 drought in the Prairies. The recession further depressed these revenues in 1990. Despite the lingering recession, freight revenues got a 3% boost in 1991 from increased exports of wheat, other grains and iron ore and concentrates.

Passenger revenues excluding subsidies increased from 1987 to 1989. In 1990, the reduction of VIA's operations by half, resulted in a decrease of 31% in overall passenger revenues. In 1991, VIA concentrated on improving its services on the remaining routes and generated (2%) more revenues compared to 1990. However, the coverage of the Annual Survey of Railways changed in 1991, hence the decrease in overall passenger revenues in 1991.

Operating Statistics: Freight Transportation

The operating statistics pertaining to freight transportation all show a decline in the transportation activity between 1988 and 1990. In 1991, all except cars per train showed an increase. The increase in tonnes transported, tonne-kilometres and train-kilometres was 2%, 5% and 10%, respectively over 1990. Cars per train, however, decreased from 70.4 in 1990 to 66.6 in 1991.

termes absolus, les subventions gouvernementales ont baissé de 24% entre 1986 et 1991. La part des subventions dans les recettes d'exploitation est passée de 9% en 1986 à 7% en 1991.

Recettes tirées du transport des marchandises et des voyageurs

Les recettes tirées du transport des marchandises ont augmenté en dollars courants de 1986 à 1988, mais ont diminué en 1989 à cause d'une réduction des expéditions de céréales découlant de la sécheresse de 1988 dans les Prairies. La récession a également contribué à faire baisser ces recettes en 1990. Même si la récession n'était pas finie, les recettes tirées du transport des marchandises se sont accrues de 3% en 1991 grâce à une augmentation des exportations de blé, d'autres céréales ainsi que des minerais et concentrés de fer.

Les recettes tirées du transport des voyageurs, à l'exclusion des subventions, ont augmenté de 1987 à 1989. En 1990, la réduction de moitié des opérations de VIA Rail a entraîné une baisse de 31% des recettes globales tirées du transport des voyageurs. En 1991, VIA s'est efforcée d'améliorer le service offert sur les liaisons qu'elle continuait d'exploiter, ce qui a fait grimper les recettes de 2% par rapport à 1990. Cependant, le champ d'observation de l'enquête annuelle sur les chemins de fer a changé en 1991, ce qui explique la diminution des recettes globales tirées du transport des voyageurs.

Statistiques d'exploitation : transport de marchandises

Les statistiques du transport de marchandises montrent un décroissement des activités entre 1988 et 1990. En 1991, on a enregistré des augmentations pour toutes les variables, sauf le nombre de wagons par train. Les tonnes transportées, les tonnes-kilomètres et les trains-kilomètres ont augmenté de 2%, 5% et 10% respectivement par rapport à 1990. Toutefois, le nombre de wagons par train a diminué, passant de 70.4 en 1990 à 66.6 en 1991.

Table 1.3
Freight and Passenger transportation Revenues, Current and Constant 1986 dollars, 1986-1991

Tableau 1.3
Recettes du transport de fret et de voyageurs, dollars courants et constants de 1986, 1986-1991

Year Année	Operating Revenues – Recettes d'exploitation			
	Freight – Fret		Passengers – Voyageurs	
	Constant	Current	Constant	Current
		\$' 000		
1991	5,179,301	6,184,085	129,803	154,985
1990	5,109,220 ^r	5,993,115 ^r	186,812 ^r	219,130 ^r
1989	5,481,529	6,084,497	286,083	317,552
1988	6,222,573	6,571,037	262,162	276,843
1987	6,334,490	6,562,532	236,236	244,741
1986	6,216,841	6,216,841	250,025	250,025

Table 1.4
Operating Statistics for Freight Transportation, 1986-1991

Tableau 1.4
Statistiques d'exploitation sur le transport de fret, 1986-1991

Year Année	Tonne-km		Train-km		Car-km	
	Tonnes		Tonnes-km		Trains-km	
	No.-Nbre	'000	No.-Nbre	'000	No.-Nbre	
1991	274 118 000	260 537 316	110 410 757	7 350 963	7 073 431	66.6
1990	268 737 182	248 370 817	100 459 236	7 168 409	7 073 431	70.4
1989	280 779 297	249 036 316	100 748 695	7 756 960	7 756 960	71.2
1988	293 835 061 ^r	271 044 894	106 491 173	7 893 409	7 893 409	72.8
1987	285 454 577 ^r	267 764 147	103 896 663	7 412 603	7 412 603	76.0
1986	272 303 194 ^r	244 783 845	98 674 196			75.0

Operating Statistics: Passenger Transportation

The passenger transportation series shown in table 1.5 reflects dramatic changes. The growth of 35% in the number of passengers between 1986 and 1989 is due to the increase in commuter traffic. A decrease in the number of passengers from 31.1 million in 1989 to 29.1 million in 1990 reflects the decline in intercity travel in response to the abandonment of certain VIA routes and reduction of service on others. A comparison of 1991 and 1990 is not possible due to the change in the universe of the survey mentioned previously.

Between 1989 and 1990 passenger-kilometres, passenger train-kilometres and passenger car-kilometres decreased by 37%, 45% and 50% respectively.

Statistiques d'exploitation : transport de voyageurs

Les statistiques du transport de voyageurs présentées au tableau 1.5 reflètent d'importants changements. La croissance de 35% du nombre de voyageurs entre 1986 et 1991 est attribuable à l'augmentation du trafic de banlieue. La diminution du nombre de voyageurs, qui est passé de 31.1 millions en 1989 à 29.1 millions en 1990, reflète une baisse du transport interurbain découlant de l'abandon de certaines liaisons par VIA Rail et d'une réduction du service offert sur les autres liaisons. On ne peut pas comparer les données de 1991 et celles de 1990 en raison des changements mentionnés précédemment en ce qui concerne l'univers de l'enquête.

Entre 1989 et 1990, les voyageurs-kilomètres, les trains voyageurs-kilomètres et les voitures de train voyageurs-kilomètres ont diminué de 37%, 45% et 50% respectivement.

Table 1.5

Operating Statistics for Passenger Transportation 1986-1991

Tableau 1.5

Statistiques d'exploitation sur le transport des voyageurs, 1986-1991

Year	Passengers	Passenger-Km	Trains-km	Car-Km	Cars per train ¹ (average number)
Année	Voyageurs	Voyageurs-km	Trains-km	Voitures-km	Wagons par train ¹ (nombre moyenne)
	No. - Nbre	'000	No. - Nbre	'000	'000
1991 ²	4,255,563	1 425 619	21 411 708	121 586	5.6
1990	29,119,050	2 004 360	24 337 487	136 145	5.5
1989	31,078,503	3 178 274	39 912 909	216 096	5.9
1988	26,707,548	2 989 167	38 892 393	235 039	6.0
1987	23,701,126	2 708 671	37 774 241	221 051	6.0
1986	22,991,396	2 831 148	40 436 241	241 117	5.9

¹ Includes freight cars.¹ Comprend les wagons.² Please see "Changes effective with this publication", pages 9 and 10.

S.V.P. voir "Modifications apportées pour la présente publication", pages 9 et 10.

Note: As the U.C.A. allows railways to report both their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication.

Nota: Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication.

Table 1.6

Number of Employees and Total Compensation, Current and Constant 1986 dollars, 1986-1991

Tableau 1.6

Nombre d'employés et rémunération totale, dollars courants et constants de 1986, 1986-1991

Year	Number of Employees Nombre d'employés	Compensation		Average annual Compensation Rémunération moyenne annuelle	
		Constant	Current Courant	Constant	Current Courant
	No.-Nbre	\$'000		\$	
1991	64,849	2,346,212	2,801,377	36,180	43,199
1990	69,119	2,430,700	2,851,211	35,167	41,251
1989	74,962	2,619,270	2,907,390	34,941	38,785
1988	77,869	2,788,498	2,944,654	35,810	37,815
1987	82,181	2,728,889	2,827,129	33,206	34,401
1986	84,846	2,914,834	2,914,834	34,354	34,354

The average number of cars per train remained relatively stable during the study period at about 6 cars per train.

Le nombre moyen de voitures par train est demeuré relativement stable au cours de la période d'observation, soit une moyenne de six.

Employment and Compensation

Emploi et rémunération

In an effort to become more competitive the railways have reduced their workforce, in recent years. There has been a steady decrease in employment from 84,846 in 1986 to 64,849 in 1991. The annual rate of decrease in total compensation has consistently lagged behind the rate of decrease in total employment, as railways included the separation costs to affected employees. In fact, in 1988-

Ces dernières années, les sociétés ferroviaires ont réduit leur effectif pour tenter de devenir plus concurrentielles. On a observé une baisse constante du nombre d'employés dans le secteur ferroviaire, qui est passé de 84,846 en 1986 à 64,849 en 1991. Le taux annuel de diminution de la rémunération totale versée continue d'être moindre que le taux de diminution de l'effectif parce que les sociétés incluent dans la rémunération les primes de cessation d'emploi versées

employment declined by 5.2% while total compensation increased by 4.2%. During the period 1986-1991 there was an overall decrease of 24% in employment while total compensation only dropped by 4%. The average compensation increased from \$34 thousand in 1986 to \$43 thousand in 1991, an increase of 26%. Factoring in the rate of inflation, however the increase was 6% in constant 1986 dollars.

aux employés touchés par les réductions. En fait, en 1988, l'emploi a régressé de 5.2% alors que la rémunération totale s'est accrue de 4.2%. Entre 1986 et 1991, on a observé une diminution globale de 24% de l'emploi, tandis que la rémunération totale n'a baissé que de 4%. La rémunération moyenne est passée de \$34,000 en 1986 à \$43,000 en 1991, soit une hausse de 26%. Toutefois, si on tient compte du taux d'inflation, la hausse n'est que de 6% en dollars constants de 1986.

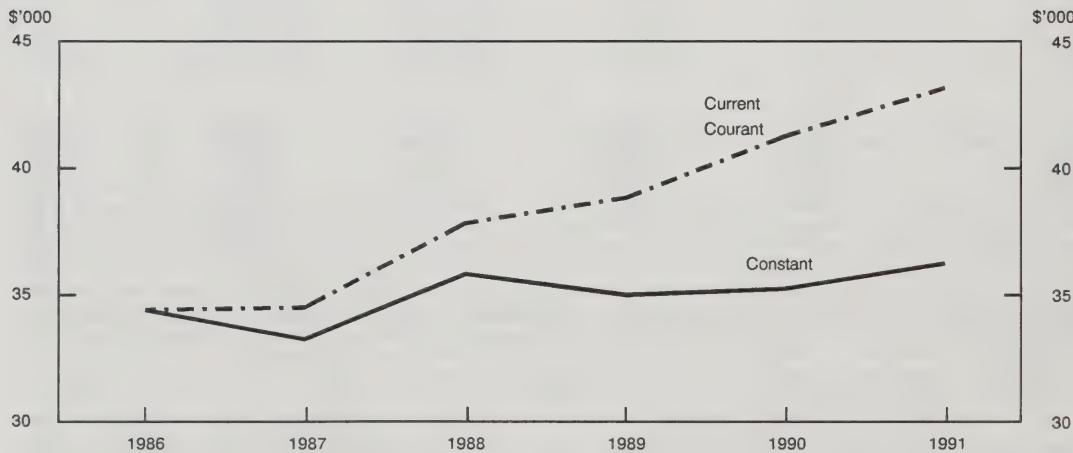
Table 1.7
Fuel Consumption by Type, 1986-1991

Tableau 1.7
Consommation de carburant selon le genre, 1986-1991

Year Année	Fuel consumed Consommation de carburant	'000 litres	Diesel	Crude petroleum
	Pétrole brut			
1991	2 086 704	93.3		6.7
1990	2 064 334	93.9		6.1
1989	2 166 919	94.6		5.4
1988	2 328 736	96.3		3.7
1987	2 316 718	95.9		4.1
1986	2 328 461	94.2		5.8

Figure 1.1
Average Annual Compensation, 1986-1991

Figure 1.1
Rémunération moyenne annuelle, 1986-1991



Fuel Consumption

The change in rail freight operation activities, as measured by tonne and tonne-kilometre data, shown in table 1.4 was accompanied by corresponding changes in fuel consumption between 1986 and 1991 (table 1.7). Between 1986 and 1991 fuel consumed decreased 10% from 2.3 billion litres to 2.1 billion litres. Most of the fuel consumed was diesel oil, although its share decreased slightly from 94% in 1986 to 93% in 1991. There was an increase in the consumption of crude petroleum from 6% in 1986 to 7% in 1991.

Consommation de carburant

Les changements dans les activités de transport de marchandises, fondés sur le nombre de tonnes et de tonnes-kilomètres (tableau 1.4), ont été accompagnés de changements parallèles dans la consommation de carburant entre 1986 et 1991 (tableau 1.7). Entre 1986 et 1991, la quantité de carburant consommé a baissé de 10%, passant de 2.3 milliards de litres à 2.1 milliards de litres. Le diesel était le carburant le plus utilisé, bien que son niveau de consommation ait diminué quelque peu pour passer de 94% en 1986 à 93% en 1991. On a également observé une hausse de la consommation de pétrole brut, dont la part est passée de 6% en 1986 à 7% en 1991.

Chapter 2

Financial, property account and inventory statistics

Operating Revenues and Expenses

The operating revenues of Canadian railways in 1991, totalled \$7.2 billion compared to \$7.1 billion in 1990. This modest increase of 1.3%, was more than offset by an increase of 2.0% in operating expenses. In 1991, the railway industry like most other businesses in Canada was affected by the deepening of the recession and rapid globalization. The Canadian railways, in an effort to become more competitive began down sizing and chose to absorb a major portion of the costs associated with work force reduction during the current year, hence an increase in total rail expenses.

Industry Total and Carrier Shares

In real terms, the operating revenues and expenses expressed in constant 1986 dollars are portrayed in figure 2.1 for the years 1986 to 1991. The revenues have been declining consistently since 1987. The corresponding expenses decreased at a lower rate in 1989 and 1990 and increased marginally in 1988 and 1991.

CN's real revenues declined consistently from 1987 to 1990 (figure 2.2), while revenues for CP fell from 1988 to 1990. Each carrier had a marginal

Chapitre 2

Statistiques sur les finances, les comptes d'immobilisations et les inventaires

Recettes et dépenses d'exploitation

Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes ont totalisé \$7.2 milliards en 1991 par rapport à \$7.1 milliards en 1990. La faible hausse de 1.3% des recettes a été plus qu'atténuée par une augmentation de 2.0 % des dépenses d'exploitation. En 1991, le secteur du transport ferroviaire, comme la plupart des autres entreprises canadiennes, a été touché par l'amplification de la récession et l'effort rapide de globalisation. Pour devenir plus compétitives, les sociétés ferroviaires canadiennes ont commencé à réduire leurs effectifs et ont choisi d'absorber la majeure partie des coûts associés à cette réduction des effectifs au cours de l'année écoulée. C'est pourquoi on observe une progression des dépenses totales pour l'ensemble du secteur.

Total du secteur et parts des transporteurs

Les recettes et les dépenses d'exploitation, exprimées en dollars constants de 1986, sont présentées en chiffres réels à la figure 2.1 pour la période 1986-1991. Les recettes n'ont cessé de diminuer depuis 1987. Les dépenses correspondantes ont chuté moins rapidement en 1989 et en 1990, et se sont légèrement accrues en 1988 et en 1991.

Les recettes réelles du CN ont continué de diminuer de 1987 à 1990 (figure 2.2), tandis que les recettes du CP ont chuté de 1988 à 1990. Chaque transporteur a enregistré une

Table 2.1

Operating Revenues and Expenses, Current and Constant 1986 dollars, 1986-1991

Tableau 2.1

Recettes et frais d'exploitation, dollars courants et constants de 1986, 1986-1991

Year Année	Operating Revenues			Operating Expenses		
	Recettes d'exploitation			Frais d'exploitation		
	Current Courant	Constant Constant		Current Courant	Constant Constant	
						\$'000
1991	7,156,652	6,001,384		6,849,456		5,736,563
1990	7,068,378	6,025,898		6,716,893		5,726,251
1989	7,446,645	6,708,689		7,080,291		6,378,641
1988	8,003,139	7,578,730		6,979,010		6,608,911
1987	7,899,255	7,624,764		6,838,334		6,600,708
1986	7,570,483	7,570,483		6,787,364		6,787,364

Figure 2.1
Operating Revenues and Expenses, Constant 1986 Dollars, 1986-1991

Figure 2.1
Recettes et frais d'exploitation, dollars constants de 1986, 1986-1991

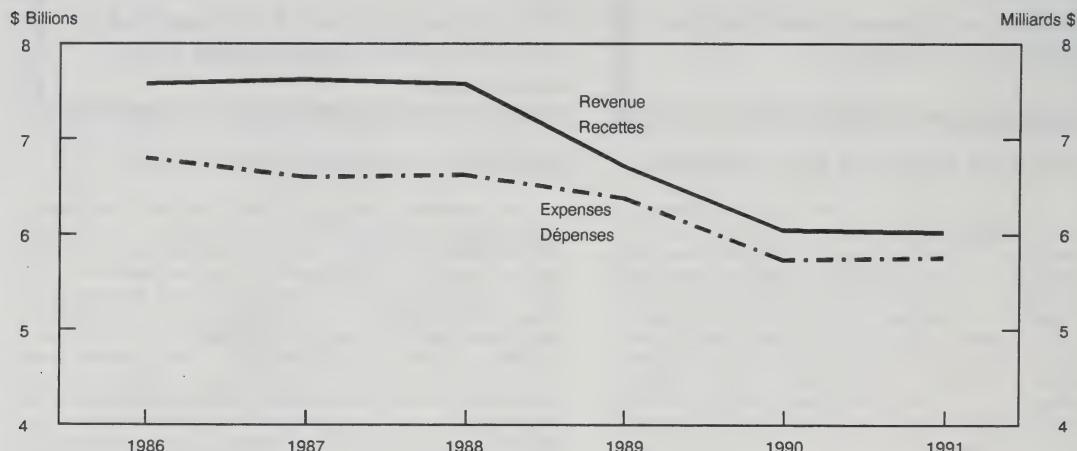
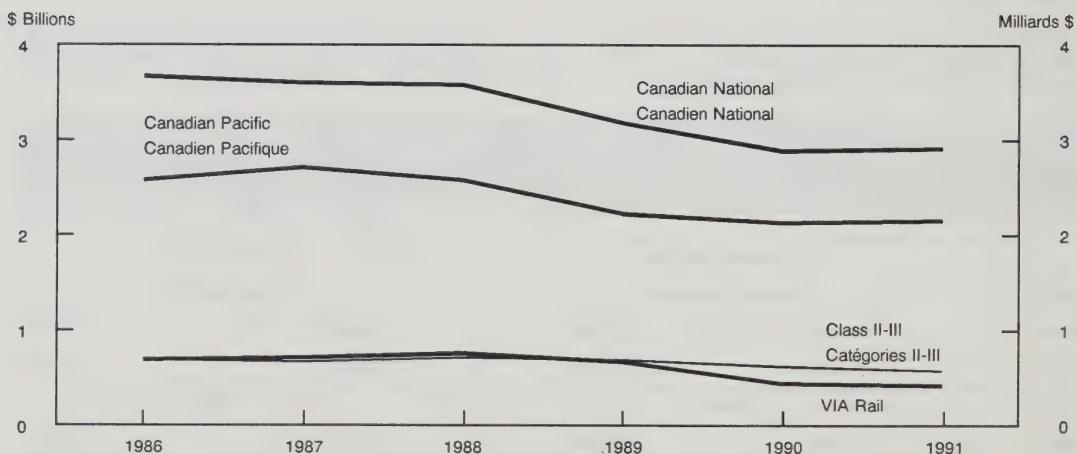


Figure 2.2
Operating Revenues by Carrier, Constant 1986 Dollars, 1986-1991

Figure 2.2
Recettes d'exploitation selon le transporteur, dollars constants de 1986, 1986-1991



increase of 0.7% in 1991. VIA suffered declines since 1989, the major one in 1990 due to cut backs in subsidies and a reduction in its operations. Class II and III Carriers showed a decrease since 1989.

In 1991, CN accounted for 48.5%, CP for 35.6% VIA for 6.6% and other railways for the remaining 9.3% of the total operating revenues. The decrease in the share of class II and III carriers is due to a change in the survey coverage, effective 1991.

Operating Revenues by Carrier and Source

In 1991, freight transportation accounted for 86.4% or \$6.2 billion, an increase of 3.2% from the \$6.0 billion generated in 1990. This was mainly due to improved demand for wheat and other grain exports and increased shipments of iron ore and concentrates.

Passenger transportation revenues along with Government payments and services to VIA dropped in 1991 in absolute terms. The share of these revenues in the total also declined to 2.2%, 6.9% and 0.9% in 1991, from 3.1%, 7.3% and 1.2% respectively in 1990.

Revenues from services rendered to VIA by CN and CP rail have steadily declined, from 3.2% of total rail operating revenues in 1986 to only 0.9% in 1991.

faible hausse de 0.7 % en 1991. VIA Rail a connu des baisses depuis 1989, la plus importante ayant été enregistrée en 1990 en raison d'une réduction des subventions et des activités de la compagnie. Les transporteurs des catégories II et III ont affiché des baisses depuis 1989.

En 1991, le CN a représenté 48.5 % des recettes d'exploitation totales, le CP, 35.6%, VIA Rail, 6.6%, et les autres sociétés ferroviaires, 9.3%. La diminution de la part des transporteurs des catégories II et III est attribuable à un changement de la couverture de l'enquête mis en vigueur en 1991.

Recettes d'exploitation selon le transporteur et la source

En 1991, le transport de marchandises a rapporté \$6.2 milliards (86.4%), soit une hausse de 3.2% par rapport aux \$6.0 milliards générés en 1990. La hausse est surtout attribuable à l'accroissement de la demande de blé et d'autres céréales exportées, ainsi qu'à l'augmentation du nombre d'expéditions de minéraux et de concentrés de fer.

Les recettes tirées du transport de voyageurs, des paiements gouvernementaux et des services offerts à VIA Rail ont régressé en 1991 en chiffres absolus. La part de ces recettes en pourcentage des recettes totales est passée de 3.1%, 7.3% et 1.2% en 1990 à 2.2%, 6.9% et 0.9% respectivement en 1991.

Les recettes tirées des services offerts à VIA par le CN et le CP ont continué de chuter, passant ainsi de 3.2% des recettes d'exploitation totales du secteur en 1986 à 0.9% seulement des recettes en 1991.

Table 2.2
Distribution of Operating Revenues by Major Sources, 1986-1991

Tableau 2.2
Répartition des recettes d'exploitation, selon les principales sources, 1986-1991

Year	Freight transportation	Passenger transportation	Services to VIA	Government payments	Other
Année	Transport de fret	Transport de voyageurs	Services à VIA	Paiements gouvernementaux	Autres
Operating revenues – Recettes d'exploitation \$'000					
1991	6,184,085	154,985	67,472	491,038	259,072
1990	5,993,115	219,130	84,976	515,043	256,114
1989	6,084,497	317,552	129,174	653,387	262,035
1988	6,571,037	276,843	145,142	764,015	246,102
1987	6,562,532	244,741	181,447	705,643	204,892
1986	6,216,841	250,025	243,327	649,573	210,717
Percentage shares – Parts en pourcentage					
1991	86.4	2.2	0.9	6.9	3.6
1990	84.8	3.1	1.2	7.3	3.6
1989	81.7	4.3	1.7	8.8	3.5
1988	82.1	3.5	1.8	9.5	3.1
1987	83.1	3.1	2.3	8.9	2.6
1986	82.1	3.3	3.2	8.6	2.8

There was a modest increase of 1.2% in other revenues such as rents and switching revenues etc., although the share in total revenues remained at 3.6%.

Canadian National

Freight transportation accounted for 92.1% of CN's operating revenues of \$3.5 billion in 1991, the remaining 7.9% were miscellaneous revenues (3.6%), government payments (2.6%), revenues for services to VIA (1.6%), and passenger revenues (0.1%).

Overall, CN accounted for 51.7% of freight revenues, 1.7% of passenger revenues, 48.1% of miscellaneous revenues, 82.1% of revenues received from services to VIA, and 18.5% of government payments.

Canadian Pacific

The breakdown of CP's total operating revenues of \$2.5 billion in 1991 was the following: freight revenues 94.5%, miscellaneous rail revenues 3.8%, government payments 1.2% and revenues from services to VIA and passenger revenues being minimal (0.5%).

In terms of overall share, CP generated 38.9% of the total freight revenues, 37.4% of total miscellaneous rail revenues, 17.9% of total revenues from services to VIA, 6.3% of total government payments and a very small portion (0.6%) of passenger transportation revenues.

VIA Rail

The total revenues of VIA decreased from \$487.3 million in 1990 to \$468.9 million for 1991 due to a decrease of 3.8% in government funding. After a severe down sizing in 1990, the "leaner" VIA, with improved performance and better service, was able to attract more passengers in 1991 generating \$137.4 million in passenger revenues, 2.4% more than in 1990.

VIA earned 88.7% of total passenger revenues, received 66.8% of total government payments and generated 1.3% of all miscellaneous rail revenues.

Class II and III Carriers

These railways accounted for 9.4% of freight revenues, 9.0% of passenger revenues, 13.2% of miscellaneous rail revenues and 8.4% of government payments.

Operating Expenses by Source, 1986-1991

Operating expenses are broken into four main categories, rail operations accounting for the highest proportion followed by general expenses, equipment and ways and structures. In 1991, general expenses

On a enregistré une faible hausse de 1.2% au titre des autres recettes comme les recettes tirées de la location et du triage, etc. Néanmoins la part des recettes totales est demeurée à 3.6%.

Le Canadien National

Les recettes du transport de marchandises ont représenté 92.1% des recettes d'exploitation du CN qui ont totalisé \$3.5 milliards en 1991. Le reste des recettes, soit 7.9%, est réparti comme suit: 3.6% en recettes diverses, 2.6% en paiements gouvernementaux, 1.6% en recettes tirées des services offerts à VIA, et 0.1% en recettes tirées du transport de voyageurs.

Dans l'ensemble, le CN a figuré pour 51.7% des recettes du transport de marchandises, 1.7% de celles du transport de voyageurs, 48.1% des recettes diverses, 82.1% des recettes tirées des services offerts à VIA, et 18.5% des paiements gouvernementaux.

Le Canadien Pacifique

La ventilation des recettes d'exploitation totales de \$2.5 milliards enregistrées en 1991 est la suivante: 94.5 % en recettes du transport de marchandises, 3.8% en recettes diverses, 1.2% en paiements gouvernementaux, et 0.5% seulement en recettes tirées des services offerts à VIA et du transport de voyageurs.

Quant à la part globale des transporteurs, le CP a généré 38.9% des recettes totales du transport de marchandises, 37.4% des recettes totales diverses, 17.9% des recettes totales tirées des services offerts à VIA, 6.3% du total des paiements gouvernementaux et 0.6% seulement des recettes du transport des voyageurs.

VIA Rail

Les recettes totales de VIA Rail ont chuté pour passer de \$487.3 millions en 1990 à \$468.9 millions en 1991 en raison d'une baisse de 3.8% du financement de l'État. Après avoir réduit considérablement ses effectifs en 1990, la société VIA a réussi, grâce à l'amélioration de son rendement et de ses services, à attirer plus de voyageurs en 1991 et à générer ainsi des recettes de \$137.4 millions au titre du transport des voyageurs, soit 2.4% de plus qu'en 1990.

VIA Rail a représenté 88.7% des recettes totales du transport de voyageurs, 66.8% du total des paiements gouvernementaux et 1.3% des recettes diverses.

Transporteurs des catégories II et III

Ces sociétés ferroviaires ont figuré pour 9.4% des recettes du transport de marchandises, 13.2% des recettes diverses et 8.4% des paiements gouvernementaux.

Dépenses d'exploitation selon la source, 1986-1991

Les dépenses d'exploitation sont réparties en quatre catégories principales: l'exploitation ferroviaire (qui est la plus grande catégorie), les frais généraux, le matériel, et les voies et ouvrages. En 1991, les frais généraux se sont accrus de

Figure 2.3
Distribution of Operating Expenses by Major Category, 1986-1991

Figure 2.3
Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1986-1991

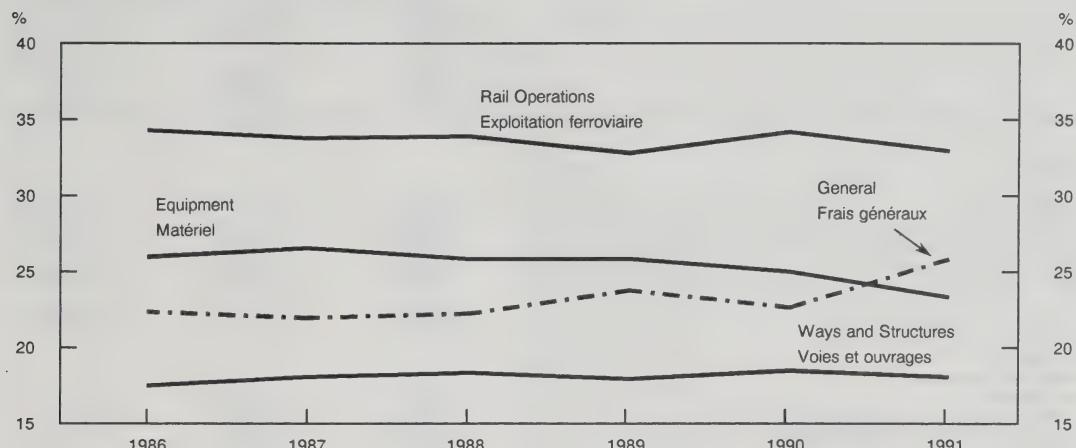


Table 2.3
Distribution of Operating Expenses by Major Category, 1986-1991

Tableau 2.3
Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1986-1991

Year	Ways and structures	Equipment	Rail operations	General	Total
	Voies et ouvrages	Matériel	Exploitation ferroviaire	Frais généraux	
Operating expenses – Frais d'exploitation \$'000					
1991	1,225,545	1,598,890	2,255,963	1,769,058	6,849,456
1990	1,237,998	1,672,911	2,288,248	1,517,736	6,716,893
1989	1,258,855	1,826,355	2,315,022	1,680,059	7,080,291
1988	1,271,674	1,799,923	2,362,856	1,544,557	6,979,010
1987	1,222,481	1,811,269	2,305,853	1,498,731	6,838,334
1986	1,182,877	1,759,826	2,330,982	1,513,679	6,787,364
Percentage shares – Parts en pourcentage					
1991	17.9	23.3	32.9	25.8	
1990	18.4	24.9	34.1	22.6	
1989	17.8	25.8	32.7	23.7	
1988	18.2	25.8	33.9	22.1	
1987	17.9	26.5	33.7	21.9	
1986	17.4	25.9	34.3	22.3	

Table 2.4
Operating and Income Accounts, 1991

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	\$'000		
Revenues			
Freight revenues	3,195,447	2,408,610	—
Passenger revenues	2,687	965	137,435
Miscellaneous rail revenues	124,604	96,897	3,446
Revenues from services for VIA	55,387	12,085	—
Government payments	91,077	30,874	328,004
Total operating revenues (rail)	3,469,202	2,549,431	468,885
Expenses			
Ways and structures:			
Administration	89,582	59,745	—
Track and roadway - Maintenance	234,564	204,396	—
Track and roadway - Depreciation	104,149	66,609	—
Building - Maintenance	41,358	20,848	13,751
Building - Depreciation	18,040	12,928	11,226
Leasehold improvements - Amortization	313	1,042	6,095
Signals, communications and power - Maintenance	47,744	39,054	—
Signals, communications and power - Depreciation	37,454	8,792	—
Terminals and fuel stations - Maintenance	2,051	1,442	174
Terminals and fuel stations - Depreciation	2,401	2,159	—
Miscellaneous way and structures expenses	52,035	24,174	8
Special depreciation	(6,356)	(7,729)	—
Sub-total	623,335	433,460	31,254
Equipment:			
Administration	29,856	32,469	18,918
Locomotives - Maintenance and servicing	167,142	147,812	14,007
Locomotives - Depreciation	28,591	25,855	10,035
Freight cars - Maintenance	173,361	137,512	—
Freight cars - Depreciation	20,036	22,653	—
Passenger cars - Maintenance and servicing	2,598	1,236	92,293
Passenger cars - Depreciation	85	—	12,808
Intermodal equipment - Maintenance	22,573	10,498	—
Intermodal equipment - Depreciation	7,889	4,674	—
Work equipment and roadway machines - Maintenance	38,734	44,637	—
Work equipment and roadway machines - Depreciation	31,283	11,641	—
Other equipment - Maintenance	401	—	—
Other equipment - Depreciation	8,690	5,597	2,256
Equipment rents (net)	195,962	95,586	349
Miscellaneous equipment expenses	32,516	34,996	799
Special Depreciation	(2,679)	(1,328)	1,058
Sub-total	757,038	573,838	152,523
Rail operation:			
Administration	66,523	63,789	23,330
Train related expenses	511,527	435,654	104,660
Yard related expenses	163,484	147,369	3,040
Train control	29,219	15,739	865
Station and terminal operation	99,120	66,711	22,884
Other rail operations	34,863	14,585	2,954
Other transport modes	55,630	52,367	490
Equipment cleaning and specialized servicing	16,081	9,269	3,349
Casualties and claims	43,614	20,575	56
Miscellaneous operating expenses	72,653	5,330	(539)
Sub-total	1,092,714	831,388	161,089

Tableau 2.4

Compte d'exploitation et de revenu, 1991

Grand total - Total général			
Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
		\$'000	
			Recettes
5,604,057	580,028	6,184,085	Recettes tirées du transport des marchandises
141,087	13,898	154,985	Recettes tirées du transport des voyageurs
224,947	34,125	259,072	Recettes diverses (chemins de fer)
67,472	—	67,472	Recettes tirées des services, VIA
449,955	41,083	491,038	Paiements gouvernementaux
6,487,518	669,134	7,156,652	Total des recettes
			Dépenses
149,327	11,957	161,284	Voies et ouvrages:
438,960	53,849	492,809	Administration
170,758	32,794	203,552	Voies et chemins de roulement - Entretien
75,957	8,128	84,085	Voies et chemins de roulement - Amortissement
42,194	7,301	49,495	Immeubles - Entretien
7,450	—	7,450	Immeubles - Amortissement
86,798	10,924	97,722	Améliorations locatives - Amortissement
46,246	3,385	49,631	Signaux, communications et énergie - Entretien
3,667	87	3,754	Signaux, communications et énergie - Amortissement
4,560	63	4,623	Terminaux et postes de carburants - Entretien
76,217	8,210	84,427	Terminaux et postes de carburants - Amortissement
(14,085)	800	(13,285)	Autres dépenses - voies et ouvrages
1,088,049	137,496	1,225,545	Amortissement spécial
			Total partiel
			Équipement:
81,243	12,136	93,379	Administration
328,961	28,701	357,662	Locomotives - Entretien et réparation
64,481	6,674	71,155	Locomotives - Amortissement
310,873	26,812	337,685	Wagons - Entretien
42,689	7,326	50,015	Wagons - Dépréciation
96,127	4,709	100,836	Voitures - Entretien et réparations
12,893	411	13,304	Voitures - Amortissement
33,071	(56)	33,015	Équipement intermodal - Entretien
12,563	84	12,647	Équipement intermodal - Amortissement
83,371	9,051	92,422	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement - Entretien
42,924	3,057	45,981	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement - Amortissement
—	—	—	Autres équipements - Entretien
401	—	401	Autres équipements - Amortissement
16,543	2,899	19,442	Locations de matériel
291,897	(8,656)	283,241	Autres dépenses de matériel
68,311	17,750	86,061	Amortissement spécial
(2,949)	4,593	1,644	Total partiel
1,483,399	115,491	1,598,890	
			Exploitation ferroviaire:
153,642	11,359	165,001	Administration
1,051,841	89,310	1,141,151	Dépenses - chemins de fer
313,893	26,350	340,243	Dépenses - triage
45,823	5,541	51,364	Contrôle - chemins de fer
188,715	14,783	203,498	Opérations - gares et terminaux
52,402	4,363	56,765	Autre exploitation ferroviaire
108,487	3,003	111,490	Autres modes de transport
28,699	1,555	30,254	Nettoyage de l'équipement et réparations spécial
64,245	3,746	67,991	Accidents et réclamations
77,444	10,762	88,206	Autres dépenses d'exploitation
2,085,191	170,772	2,255,963	Total partiel

Table 2.4
Operating and Income Accounts, 1991 – Concluded

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacific	
\$'000			
General:			
Administration	296,627	207,695	92,286
Employee benefits	346,041	335,494	56,412
Taxes – other than on income	121,800	95,728	2,419
Other general expenses	53,130	23,077	47,850
Sub-total	817,598	661,994	198,967
Total expenses (rail)	3,290,685	2,500,680	543,833
Other income and charges	(199,237)	(52,177)	36,770
Net non-rail revenues	(214)	4,738	–
Income before income taxes and extraordinary items	(20,934)	1,312	(38,178)
Income taxes	13,334	8,184	404
Net income before extraordinary items	(34,268)	(6,872)	(38,582)
Extraordinary items	–	–	–
Net income for the year	(34,268)	(6,872)	(38,582)

Tableau 2.4

Compte d'exploitation et de revenu, 1991 – fin

Grand total – Total général			
Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
\$'000			
596,608	52,902	649,510	Frais généraux:
737,947	14,229	752,176	Administration
219,947	10,250	230,197	Avantages sociaux accordés aux employés
124,057	13,118	137,175	Impôts – sauf impôts sur le revenu
1,678,559	90,499	1,769,058	Autres frais généraux
			Total partiel
6,335,198	514,258	6,849,456	Total des dépenses des chemin de fer
(214,644)	(80,600)	(295,244)	Autres revenus et charges
4,524	(1,422)	3,102	Autres recettes nettes
(57,800)	72,854	15,054	Revenu avant impôt et postes extraordinaires
21,922	23,638	45,560	Impôts sur le revenu
(79,722)	49,216	(30,506)	Bénéfice net avant postes extraordinaires
–	(332)	(332)	Postes extraordinaires
(79,722)	48,884	(30,838)	Revenu net pour l'année

Table 2.5

Comparative General Balance Sheet, Assets and Liabilities, 1991

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacific	
\$'000			
Current assets			
Cash	—	—	202
Temporary Investments	—	—	7,450
Accounts receivable, trade	472,962	224,351	4,542
Other accounts receivable	144,819	59,407	159,564
Sub-total	617,781	283,758	164,106
Allowance for doubtful accounts (Cr.)	32,952	17,262	3,783
Material and supplies	192,787	177,286	30,546
Prepaid expenses	1,321	1,102	1,300
Other current assets	46,472	96,704	287
Total current assets	825,409	541,588	200,108
Non-current assets			
Segregated assets	—	—	—
Long-term accounts receivable	10,116	26,970	—
Long-term investments	45,000	6,795	2,001
Long-term intercorporate investments	32,229	59,211	—
Construction in progress	67,518	3,336	76,443
Property	9,081,191	6,104,292	942,345
Accumulated depreciation - property (Cr.)	3,537,697	2,264,673	316,616
Deferred Charges	22,869	111,785	4,208
Intangible assets	2,788	1,669	—
Retired property	—	(3,674)	5,821
Total non-current assets	5,724,014	4,045,711	714,202
Total Assets	6,549,423	4,587,299	914,310
Current liabilities			
Bank loans	—	—	—
Loans from Government of Canada	—	—	—
Accounts payable	138,895	177,406	7,064
Accrued liabilities	505,899	103,158	155,826
Notes and other loans payable	—	—	—
Income and other taxes payable	38,306	111,668	8,565
Dividends payable	—	—	—
Deferred revenue	43,411	27,713	3,562
Long-term debt maturing within 12 months	—	—	—
Lease obligations due within one year	—	4,401	—
Other current liabilities	40,083	213,348	52
Total current liabilities	766,594	637,694	175,069

Tableau 2.5

Bilan général comparatif, actif et passif, 1991

Grand total - Total général			
Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
202	17,275	17,477	Disponibilités
7,450	13,865	21,315	Encaisse
701,855	75,373	777,228	Placements temporaires
363,790	30,873	394,663	Comptes à recevoir, commerce
1,065,645	106,245	1,171,890	Autres comptes à recevoir
			Total partiel
53,997	6,082	60,079	Allocation pour créances douteuses (cr.)
400,619	52,552	453,171	Matériaux et approvisionnements
3,723	2,165	5,888	Frais payés d'avances
143,463	1,768	145,231	Autres disponibilités
1,567,105	187,788	1,754,893	Total - disponibilités
			Actif non exigible a court terme
—	30	30	Actifs réservés
37,086	—	37,086	Comptes à recevoir à long terme
53,796	10,557	64,353	Placements à long terme
91,440	31	91,471	Placements à long terme intersociétés
147,297	39,717	187,014	Construction en cours
16,127,828	2,264,976	18,392,804	Immeubles
6,118,986	766,507	6,885,493	Amortissement accumulé - Immeubles (cr.)
138,862	11,361	150,223	Frais différés
4,457	8,018	12,475	Valeurs impondérables
2,147	167	2,314	Immeubles hors de service
10,483,927	1,568,350	12,052,277	Total actif non exigible a court terme
12,051,032	1,756,138	13,807,170	Total actifs
			Passif exigible a court terme
—	2,329	2,329	Emprunts bancaires
—	—	—	Emprunts du gouvernement du Canada
323,365	115,827	439,192	Comptes à payer
764,883	41,085	805,968	Frais courus
—	90,845	90,845	Effets et autres emprunts à payer
158,539	3,161	161,700	Impôts sur le revenu et autres impôts à payer
—	175	175	Dividendes à payer
74,686	4,589	79,275	Revenus différés
—	791	791	Dette à long terme venant à échéance dans les 12 mois
4,401	2,824	7,225	Contrats de location échéant au cours de l'année
253,483	2,684	256,167	Autres passifs exigibles à court terme
1,579,357	264,310	1,843,667	Total - Passif exigible a court terme

Table 2.5

Comparative General Balance Sheet, Assets and Liabilities, 1991 – Concluded

Item	Class I – Catégorie I			VIA Rail
	Canadian National	Canadian Pacific	Canadien National	
	Canadien National	Canadien Pacific	Canadien National	
\$'000				
Non-current liabilities				
Deferred liabilities	282,004	219,230		64,761
Deferred income taxes (non-current)	–	726,006		–
Long-term debt	–	–		–
Lease obligations	–	38,591		–
Other deferred credits – long term	–	–		–
Minority shareholders' interest in subsidiary companies	–	–		–
Donations and grants	312,752	282,571		–
Investment tax credits	11,431	74,000		9,530
Total non-current liabilities	606,187	1,340,398		74,291
Shareholders' equity				
Share capital	–	–		9,300
Contributed surplus	188,887	153,693		746,311
Retained earnings	642,479	–		(90,661)
Net investment in rail assets	4,345,276	2,455,514		–
Total shareholders' equity	5,176,642	2,609,207		664,950
Total liabilities and shareholders' equity	6,549,423	4,587,299		914,310

Tableau 2.5

Bilan général comparatif, actif et passif, 1991 – fin

Grand total – Total général			
Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
\$'000			
565,995	9,916	575,911	Passif non exigible a court terme
726,006	2,544	728,550	Passif différé
–	792,653	792,653	Impôts sur le revenu différés (non exigibles a court terme)
38,591	31,995	70,586	Dettes a long terme
–	96,531	96,531	Termes de bail
–	–	–	Autres crédits différés – à long terme
595,323	5,299	600,622	Intérêts à des actionnaires minoritaires de filiales
94,961	–	94,961	Dons de charité et contributions
2,020,876	938,938	2,959,814	Crédits d'impôt à l'investissement
Total – Passif non exigible a court terme			
Avoirs des actionnaires			
9,300	469,972	479,272	Capital – Actions
1,088,891	168,992	1,257,883	Surplus d'apport
551,818	(130,766)	421,052	Benefices non répartis
6,800,790	44,692	6,845,482	Placements nets dans des actifs ferroviaires
8,450,799	552,890	9,003,689	Total – Avoirs des actionnaires
12,051,032	1,756,138	13,807,170	Total passif et avoirs des actionnaires

Table 2.6

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1991

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
\$'000			
Land:			
Balance at beginning of year	115,166	78,604	2,804
Balance at end of year	115,592	106,794	2,845
Accumulated Depreciation	...	...	...
Net book value	...	...	...
Ways and Structures:			
Track and roadway			
Balance at beginning of year	5,114,379	3,382,743	-
Balance at end of year	5,182,852	3,450,280	-
Accumulated Depreciation	1,681,657	990,391	-
Net book value	3,501,195	2,459,889	-
Buildings and related machinery and equipment			
Balance at beginning of year	710,957	392,458	221,146
Balance at end of year	725,300	403,422	223,355
Accumulated Depreciation	334,051	123,791	67,957
Net book value	391,250	279,631	155,398
Leasehold improvements			
Balance at beginning of year	4,811	10,625	135,103
Balance at end of year	4,996	10,989	136,295
Accumulated Depreciation	2,040	6,344	51,601
Net book value	2,955	4,645	84,695
Signals, communications and power			
Balance at beginning of year	686,726	264,587	-
Balance at end of year	700,539	271,495	-
Accumulated Depreciation	328,172	95,942	-
Net book value	372,367	175,552	-
Terminals and fuel stations			
Balance at beginning of year	117,874	102,071	-
Balance at end of year	122,449	119,777	-
Accumulated Depreciation	27,390	36,759	-
Net book value	95,059	83,018	-
Total, Ways and Structures			
Balance at beginning of year	6,634,747	4,152,485	356,249
Balance at end of year	6,736,135	4,255,963	359,650
Accumulated Depreciation	2,373,309	1,253,228	119,558
Net book value	4,362,826	3,002,735	240,092
Equipment:			
Rolling stock - revenue service			
Balance at beginning of year	1,578,773	1,343,249	481,850
Balance at end of year	1,603,451	1,324,461	500,076
Accumulated Depreciation	762,450	639,652	182,485
Net book value	841,000	684,809	317,591
Intermodal equipment			
Balance at beginning of year	114,857	67,059	-
Balance at end of year	115,295	71,691	-
Accumulated Depreciation	81,013	41,100	-
Net book value	34,283	30,591	-

Tableau 2.6

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1991

Grand total - Total général

Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
\$'000			
196,574	48,058	244,632	Terrains:
225,231	53,936	279,167	Solde en début d'année
...	...	...	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
Voies et ouvrages Voies et chemins de roulement:			
8,497,122	1,616,905	10,114,028	Solde en début d'année
8,633,132	1,648,611	10,281,743	Solde en fin d'année
2,672,048	481,721	3,153,769	Amortissement accumulé
5,961,084	1,345,651	7,306,735	Valeur comptable, nette
Batiments, machines et matériel			
1,324,561	182,413	1,506,974	Solde en début d'année
1,352,077	190,775	1,542,853	Solde en fin d'année
525,799	77,258	603,057	Amortissement accumulé
826,278	151,306	977,584	Valeur comptable, nette
Améliorations locatives			
150,539	—	150,539	Solde en début d'année
152,280	—	152,280	Solde en fin d'année
59,985	—	59,985	Amortissement accumulé
92,294	—	92,294	Valeur comptable, nette
Signaux, communications et énergie			
951,313	93,131	1,044,445	Solde en début d'année
972,034	102,683	1,074,717	Solde en fin d'année
424,114	34,020	458,134	Amortissement accumulé
547,919	56,506	604,426	Valeur comptable, nette
Terminaux et postes de carburants			
219,945	6,763	226,708	Solde en début d'année
242,226	7,166	249,392	Solde en fin d'année
64,149	4,699	68,848	Amortissement accumulé
178,077	2,165	180,243	Valeur comptable, nette
Total, Voies et Chemins de Roulement			
11,143,481	1,899,213	13,042,694	Solde en début d'année
11,351,749	1,949,235	13,300,984	Solde en fin d'année
3,746,095	597,698	4,343,793	Amortissement accumulé
7,605,653	1,555,628	9,161,282	Valeur comptable, nette
Equipment: Matériel roulant – service payant			
3,403,872	418,629	3,822,501	Solde en début d'année
3,427,988	426,047	3,854,035	Solde en fin d'année
1,584,587	263,692	1,848,279	Amortissement accumulé
1,843,401	461,386	2,304,786	Valeur comptable, nette
Equipment intermodal			
181,916	22,812	204,728	Solde en début d'année
186,987	22,530	209,517	Solde en fin d'année
122,113	9,708	131,821	Amortissement accumulé
64,873	10,095	74,968	Valeur comptable, nette

Table 2.6

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1991 – Concluded

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	\$'000		
Work equipment and roadway machines			
Balance at beginning of year	380,005	280,724	–
Balance at end of year	374,460	287,644	–
Accumulated Depreciation	262,139	117,498	–
Net book value	112,321	170,145	–
Other Equipment			
Balance at beginning of year	111,679	51,966	79,659
Balance at end of year	114,130	56,258	79,774
Accumulated Depreciation	58,785	23,998	14,573
Net book value	55,345	32,260	65,201
Total, Equipment			
Balance at beginning of year	2,185,315	1,742,998	561,509
Balance at end of year	2,207,336	1,740,054	579,850
Accumulated Depreciation	1,164,387	822,249	197,058
Net book value	1,042,949	917,805	382,792
Total			
Balance at beginning of year	8,935,228	5,974,087	920,562
Balance at end of year	9,059,063	6,102,811	942,345
Accumulated Depreciation	3,537,697	2,075,476	316,616
Net book value	5,405,775	3,920,540	622,884
Miscellaneous Property Accounts			
Balance at beginning of year	12,374	14,626	–
Balance at end of year	22,128	10,422	–
Accumulated Depreciation	...	...	...
Net book value	...	...	...

Tableau 2.6

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1991 – fin

Grand total – Total général

Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
\$'000			
660,729	69,628	730,357	Materiel de travaux et machinerie pour chemins de roulement
662,104	72,232	734,336	Solde en début d'année
379,637	35,181	414,819	Solde en fin d'année
282,466	32,361	314,828	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
243,304			Autres équipements
250,162	6,589	256,751	Solde en début d'année
97,357	5,651	103,008	Solde en fin d'année
152,805	10,406	163,212	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
4,489,822			Total, Equipment
4,527,240	527,399	5,054,639	Solde en début d'année
2,183,694	314,233	2,497,927	Solde en fin d'année
2,343,546	514,248	2,857,794	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
15,829,877			Total
16,104,220	2,530,570	18,634,789	Solde en début d'année
5,929,789	911,930	6,841,720	Solde en fin d'année
9,949,199	2,069,876	12,019,076	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
27,000			Compte d'immobilisations
32,549	14,360	41,360	Solde en début d'année
...	14,903	47,453	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
...	...	...	Valeur comptable, nette

increased by 16.6% compared to 1990 while there was a decrease in all the other categories. The increase in general expenses reflected the accrual costs for workforce reduction at large.

Rail Operations

Expenses related to rail operations, the largest category of total operating expenses, were 32.9% in 1991 compared to 34.3% in 1986.

General Expenses

The share of these expenses in the total increased from 22.3% in 1986 to 25.8% in 1991, the largest increase took place in 1991 when these expenses totalled \$1.8 billion compared to \$1.5 billion in 1990.

Equipment

The share of equipment expenses in total operating expenses, have declined steadily since 1987. In 1991 these expenses represented 23.3% of the total, down from 26.5% in 1987.

Ways and Structures

The National Transportation Act 1987 includes a provision on rail rationalization. As a result the railways may abandon non profitable and inefficient lines up to four percent of their total route mileage in a year. The railways have used this provision to improve efficiency and hence the expenses pertaining to ways and structures have been decreasing since 1988. The share of these expenses in total have declined from 18.2% in 1988 to 17.9% in 1991.

Balance Sheet and Property Accounts

Total assets at \$13.8 billion in 1991 remained unchanged from 1990; CN accounted for \$6.5 billion or 47.5% of the total, CP for \$4.6 billion or 33.2%, VIA for \$0.9 billion or 6.6% and all other railways for \$1.8 billion or 12.7%.

The value of property accounts for land, ways and structures, and equipment at the end of 1991 was \$18.6 billion, excluding miscellaneous property accounts. The net book value, after accumulated depreciation, stood at \$12.0 billion. Ways and structures accounted for 71.4%, equipment for 27.1% and land for 1.5% of the total value.

Table 2.6 depicts the breakdown of the \$13.3 billion in property accounts for ways and structures and the \$5.1 billion in equipment registered at the end of 1991. Track and roadway accounted for 77.3% of the total value of ways and structures while rolling stock represented 76.3% of the value of the equipment.

16.6% par rapport à 1990. On a toutefois observé une baisse dans les autres catégories. La croissance des frais généraux traduit les dépenses courues au titre de la réduction globale des effectifs.

Exploitation ferroviaire

Les dépenses au titre de l'exploitation ferroviaire, la plus importante catégorie de dépenses, ont représenté 32.9% en 1991 par rapport à 34.3% en 1986.

Frais généraux

La part des frais généraux sur l'ensemble des dépenses a progressé pour passer de 22.3% en 1986 à 25.8% en 1991. La hausse la plus marquée a été enregistrée en 1991, les dépenses ayant alors totalisé \$1.8 milliard par rapport à \$1.5 milliard en 1990.

Matériel

La part du matériel quant aux dépenses d'exploitation totales n'a pas cessé de diminuer depuis 1987. En 1991, ces dépenses ont représenté 23.3% des dépenses totales, en baisse par rapport à 26.5% en 1987.

Voies et ouvrages

La Loi de 1987 sur les transports nationaux comporte une disposition concernant la rationalisation des services ferroviaires. Ainsi, les sociétés ferroviaires peuvent abandonner des lignes non rentables, soit jusqu'à 4% de la longueur des voies exploitées au cours d'une année. Les compagnies se sont donc prévalué de ce droit pour améliorer l'efficacité des services. Aussi les dépenses au titre des voies et ouvrages ont-elles diminué depuis 1988. La part de ces dépenses par rapport aux dépenses totales a chuté pour passer de 18.2% en 1988 à 17.9% en 1991.

Bilan et comptes d'immobilisations

En 1991, l'actif total est demeuré inchangé à \$13.8 milliards. Le CN en a représenté \$6.5 milliards (ou 47.5 % du total), le CP, \$4.6 milliards (33.2%), VIA Rail, \$0.9 milliard (6.6%) et les autres sociétés ferroviaires, \$1.8 milliard (12.7%).

La valeur des comptes d'immobilisations pour les terrains, les voies et les ouvrages, et le matériel s'est chiffrée à \$18.6 milliards à la fin de 1991, les immobilisations diverses étant exclues. La valeur comptable nette, après l'amortissement cumulé, était de \$12.0 milliards. Les voies et ouvrages ont représenté 71.4% de la valeur totale, le matériel, 27.1%, et les terrains, 1.5%.

Le tableau 2.6 fournit la ventilation du poste des voies et des ouvrages (\$13.3 milliards) et du poste du matériel (\$5.1 milliards) à la fin de 1991. Les voies et les chemins de roulement ont figuré pour 77.3% de la valeur totale des voies et ouvrages, tandis que le matériel roulant a figuré pour 76.3% de la valeur du matériel.

Figure 2.4

Property Accounts by Major Categories, 1991

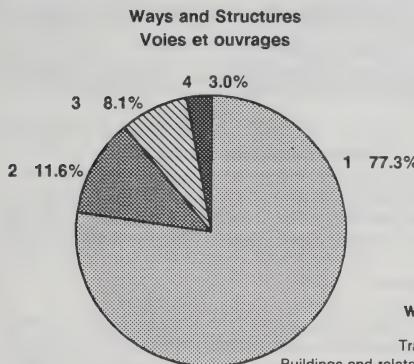
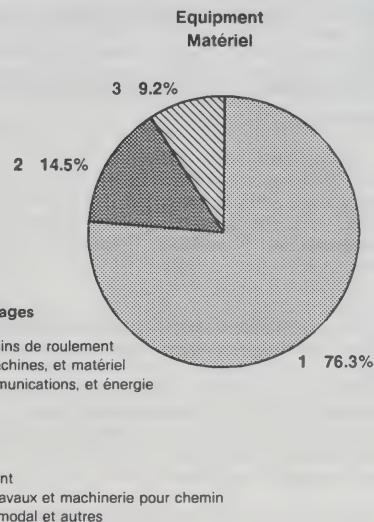


Figure 2.4

Compte d'immobilisation selon les principales catégories, 1991



CN accounted for 50.4% of track and roadway, CP for 33.6% and Class II and III railways for 16.0%.

CN represented 41.6% of the total value of the industry's rolling stock, CP accounted for 34.4%, VIA for 13.0% and other railways the remaining 11.0%.

Financial Ratios

Table 2.7 shows a few commonly used ratios. In order to fully evaluate the financial strength of the railway or any other industry these measures of liquidity and solvency should be analyzed in conjunction with the asset distribution and capital structure of the industry.

The **operating ratio**, the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses deteriorated from 0.95 in 1990 to 0.96 in 1991. CN and Class II and III railways with operating ratios of 0.95 and 0.77 respectively fared better than the average of the industry. In fact the ratio of CN improved from 0.98 in 1990. On the other hand the ratio for CP deteriorated from 0.90 in 1990 to 0.98 in 1991 and that of VIA worsened from 1.08 to 1.16 in 1991.

Le CN a représenté 50.4% du poste des voies et des chemins de roulement, le CP, 33.6%, et les transporteurs des catégories II et III, 16.0%.

Le CN a représenté 41.6% de la valeur totale du matériel roulant du secteur, le CP, 34.4%, VIA Rail, 13.0%, et les autres transporteurs ferroviaires, 11.0%.

Ratios financiers

Quelques ratios financiers courants sont présentés au tableau 2.7. Pour obtenir un aperçu détaillé de la situation financière des sociétés ferroviaires ou de tout autre secteur, on doit analyser des mesures de liquidité et de solvabilité en association avec la répartition de l'actif et la structure des capitaux du secteur.

Le **ratio d'exploitation**, qui se définit comme la part des recettes d'exploitation totales absorbées par les dépenses d'exploitation totales, s'est détérioré pour passer de 0.95 en 1990 à 0.96 en 1991. Le CN et les sociétés ferroviaires des catégories II et III ont obtenu des ratios moins élevés (0.95 et 0.77 respectivement) que le ratio moyen de l'ensemble du secteur. En fait, le ratio du CN s'est amélioré par rapport à celui de 0.98 enregistré en 1990. Par contre, le ratio du CP s'est détérioré pour passer de 0.90 en 1990 à 0.98 en 1991. Celui de VIA a également augmenté pour passer de 1.08 à 1.16.

Both CN and CP experienced an increase of 2.5% in their operating revenues in 1991, CN's expenses decreased by 0.4% while those of CP were 11.6% higher in 1991 compared to 1990. CN was successful in reducing its expenses, after absorbing cost inflation, higher volume expenses and increased employee separation expense as a result of rigorous cost control.¹ CP on the other hand incurred restructuring costs as it decided to rationalize its business activities in 1991 to enhance its competitive position as the economy emerges from the recession.²

The **current ratio**, sometimes called the working capital ratio, measures the liquidity of the railways by their ability to pay current debts from current assets. The current ratio has been improving since 1988 attaining 0.95 in 1991. The current ratio of the railways varied from a high of 1.14 for VIA to a low of 0.71 for Class II and III railways.

The **debt-asset ratio** is used as a measure of solvency and a measure of capital provided by creditors. The ratio of 0.35 shows that in 1991, creditors supplied 35% of the railways total finances compared to 25% in 1986; the debt-asset ratio was 0.21 for CN, 0.43 for CP, 0.27 for VIA and 0.69 for other railways.

The railways **debt-equity ratio** has deteriorated since 1986 reaching 0.53 in 1991 from 0.34 in 1986 improving slightly to 0.49 in 1990. The debt-equity ratios for 1991 were as follows: CN at 0.27, CP at 0.76, VIA at 0.38, and other railways at 2.18.

Le CN et le CP ont enregistré une hausse de 2.5 % de leurs recettes d'exploitation en 1991. Les dépenses du CN ont chuté de 0.4 %, tandis que celles du CP ont progressé de 11.6 % par rapport à 1990. Le CN a réussi à réduire ses dépenses après avoir absorbé l'inflation des coûts, la hausse des coûts afférents au volume et la hausse des dépenses au titre des indemnités de cessation d'emploi attribuables à un contrôle rigoureux des coûts.¹ Le CP, par contre, a engagé des dépenses de restructuration dans le cadre du plan de rationalisation de ses activités en 1991. Il cherche à accroître sa compétitivité au fur et à mesure de la reprise de l'économie.²

Le **ratio de liquidité générale**, quelquefois appelé le ratio du fonds de roulement, mesure la liquidité des sociétés ferroviaires selon leur aptitude à payer leurs dettes à court terme au moyen d'éléments d'actif à court terme. Le ratio de liquidité générale s'est amélioré depuis 1988 pour s'établir à 0.95 en 1991. Il a varié entre 1.14 chez VIA et 0.71 chez les sociétés des catégories II et III.

Le **ratio d'autonomie financière** mesure le degré de solvabilité et correspond au pourcentage des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio de 0.35 observé en 1991 montre que les créanciers ont fourni 35 % du financement total des sociétés ferroviaires par rapport à 25 % en 1986. Le ratio d'autonomie financière a été établi à 0.21 pour le CN, 0.43 pour le CP, 0.27 pour VIA Rail et 0.69 pour les autres sociétés ferroviaires.

Le **ratio d'endettement** des sociétés ferroviaires se détériore depuis 1986; il est passé de 0.34 en 1986 à 0.49 en 1990 et à 0.53 en 1991. Les ratios d'endettement pour 1991 étaient les suivants: 0.27 pour le CN, 0.76 pour le CP, 0.38 pour VIA Rail et 2.18 pour les autres sociétés ferroviaires.

Table 2.7
Financial Ratios and Solvency Indicators,
1986-1991

Tableau 2.7
Coefficients financiers et indicateurs de rentabilité,
1986-1991

Year	Operating ratio	Current ratio	Debt-asset ratio	Debt-equity ratio
Année	Ratio d'exploitation	Ratio du fond de roulement	Ratio des capitaux propres	Ratio d'endettements
1991	0.96	0.95	0.35	0.53
1990	0.95	0.93	0.33	0.49
1989	0.95	0.90	0.34	0.51
1988	0.87	0.88	0.33	0.49
1987	0.87	0.97	0.28	0.39
1986	0.90	1.23	0.25	0.34

¹ Canadian National, Annual Report, 1991.

² Canadian Pacific Limited, Annual report, 1991.

¹ Canadien National, Rapport annuel de 1991.

² Canadien Pacifique Limité, Rapport annuel de 1991

Chapter 3

Operating and Fuel Statistics

Track Operated

There was a total of 85 563 km of track operated at the end of 1991, 44.4% of this track consisted of mainline, 27.5% of branch line and the remaining 28.1% of yards, industrial tracks and siding.

In comparison to 1990, the length of track operated decreased by 1 317 km, over half of which was jointly owned or operated under lease, contract or trackage rights.

The length of track operated by VIA is not reflected in tables 3.1, 3.2, and 3.3 to avoid duplication. A summary of VIA's track in 1991, which remained unchanged from 1990, is shown below:

Nova Scotia	227 km
New Brunswick	678 km
Québec	2 657 km
Ontario	3 856 km
Manitoba	2 359 km
Saskatchewan	875 km
Alberta	787 km
British Columbia	2 102 km
United States	288 km
Total	13 829 km

Carrier Shares

Canadian National and Canadian Pacific, represented for 90.4% of owned track; 86.7% of mainline, 96.2% of branch lines and 90.4% of yards, industrial track and sidings. They also accounted for 80.2% of lines jointly owned or operated under lease, contract or trackage rights: 70.2% of mainline, 91.5% of branch lines and 83.4% of yards, industrial track and sidings.

Both CN and CP operated mostly on track which they own. CN operated 45 822 km of track, of which over 91% was owned. CP operated 29 939 km of track, of which 71.8% was owned, the remaining 28.2% being leased. In comparison, CN operated only 8.8% of track that was leased or jointly owned.

Class II and III railways operated 9 801 km of track (11.5% of the total), 31.6% of which was leased.

Chapitre 3

Statistiques d'exploitation et de carburant

Voies exploitées

La longueur totale des voies exploitées à la fin de 1991 s'est chiffrée à 85 563 kilomètres dont 44,4% étaient des lignes principales, 27,5%, des embranchements, et l'autre 28,1%, des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement.

Par rapport à 1990, la longueur des voies exploitées a chuté de 1 317 kilomètres, dont plus de la moitié étaient des voies en copropriété ou exploitées à bail, par contrat ou droit de passage.

La longueur des voies exploitées par VIA n'est pas comprise dans les tableaux 3.1, 3.2 et 3.3 pour éviter le double compte. Voici un sommaire des voies exploitées par VIA en 1991. Les longueurs sont demeurées inchangées par rapport à 1990.

Nouvelle-Écosse	227 km
Nouveau-Brunswick	678 km
Québec	2 657 km
Ontario	3 856 km
Manitoba	2 359 km
Saskatchewan	875 km
Alberta	787 km
Colombie-Britannique	2 102 km
États-Unis	288 km
Total	13 829 km

Parts des transporteurs

Ensemble, le Canadian National et le Canadian Pacific ont représenté 90,4% de la longueur des voies exploitées en propriété, 86,7% de celle des lignes principales, 96,2% de celle des embranchements et 90,4% de celle des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement. Ces sociétés ont également figuré pour 80,2% des lignes exploitées en copropriété ou à bail, par contrat ou droit de passage, dont 70,2% étaient des lignes principales, 91,5%, des embranchements, et 83,4%, des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement.

Le CN et le CP ont tous les deux exploité la plupart des voies en propriété. Le CN a exploité 45,822 kilomètres de voies dont 91 % en propriété. Le CP a exploité 29,939 kilomètres de voies dont 71,8 % en propriété, et 28,2%, à bail. En comparaison, le CN a exploité 8,8 % seulement des voies exploitées à bail ou en copropriété.

Les sociétés ferroviaires des catégories II et III ont exploité pour leur part 9,801 kilomètres de voies (11,5% de la longueur totale), dont 31,6% étaient exploitées à bail.

Table 3.1
Length of Track Operated, by Carrier, 1991

Tableau 3.1
Longueur des voies exploitées, selon le transporteur, 1991

Item	Class I – Catégorie I				Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I II - III	Total 1991	Total 1990	
Détail	Canadien National	Canadien Pacific	Catégorie I	Catégorie II - III			
kilometres – kilomètres							
Line owned – Voies possédées							
Mainline – Ligne principale	18 823	9 051	–	27 875	4 260	32 135	32 437
Branch line – Ligne secondaire	12 289	7 127	–	19 416	757	20 173	20 351
Yards – Cours ¹	10 660	5 312	–	15 972	1 691	17 663	17 795
Total	41 772	21 490	–	63 262	6 708	69 970	70 583
Line operated under lease, contract, trackage rights or jointly owned – Voies exploitées à bail, contrat, droits de réseau ou propriété conjointe:							
Mainline – Ligne principale	903	3 230	–	4 133	1 755	5 887	6 110
Branch line – Ligne secondaire	35	3 041	–	3 077	284	3 361	3 743
Yards – Cours ¹	3 112	2 179	–	5 290	1 054	6 345	6 444
Total	4 050	8 450	–	12 500	3 093	15 593	16 297
Grand total – Track operated – Total général – Voies exploitées							
	45 822	29 939	–	75 762	9 801	85 563	86 880

¹ Includes industrial tracks and siding.

¹ Comprend les voies industrielles et d'évitement.

Note: Components may not add up due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Mainline Track Operated by Province and Territory

Mainline track by area of operation is shown in table 3.2. The province of Ontario accounted for most of the mainline track operated at 34.8%, followed by British Columbia with 17.3%. CN and CP had an extension of 577 km of track into the United States. There is no mainline track in Prince Edward Island, the Yukon and the Northwest Territories. Carriers other than CN, CP and VIA operated 6 014 km of mainline track, mostly in the provinces of Quebec, Ontario and British Columbia.

Track Operated by Type

Total track operated decreased 8.5% between 1986 and 1991 due mainly to a decline in branch lines. The rate of abandonment of branch lines was highest in 1988, the first year after the legislation of the National Transportation Act, 1987. Since then the

Lignes principales exploitées, selon la province ou le territoire

Les lignes principales exploitées selon la région d'activité sont présentées au tableau 3.2. La province de l'Ontario avait à son compte la plupart des lignes principales avec 34.8%, suivie de la Colombie-Britannique avec 17.3%. Le CN et le CP avaient un prolongement de 577 kilomètres de voies aux États-Unis. Il n'existe pas de lignes principales à l'Île-du-Prince-Édouard, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Les transporteurs autres que le CN, le CP et VIA ont exploité 6 014 kilomètres de lignes principales situées surtout au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique.

Voies exploitées, selon le type

La longueur totale des voies exploitées a diminué de 8.5% entre 1986 et 1991 en raison, surtout, d'une réduction des embranchements. Le taux d'abandon des embranchements a été le plus élevé en 1988, année qui a suivi l'adoption de la Loi de 1987 sur les transports nationaux.

Table 3.2

Length of Mainline Track Operated by Province or Territory, 1991¹

Tableau 3.2

Longueur des voies principales exploitées selon la province ou le territoire, 1991¹

Province or territory	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II - III	Total 1991
	Canadian National	Canadien Pacifique	Catégorie I	Catégorie II - III		
kilometres – kilomètres						
Newfoundland – Terre-Neuve	–	–	–	–	240	240
Prince Edward Island – île-du-Prince-Ed	–	–	–	–	–	–
Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	675	–	–	675	30	705
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	949	142	–	1 091	–	1 091
Quebec – Québec	2 808	803	–	3 611	938	4 549
Ontario	6 521	4 470	–	10 990	2 246	13 237
Manitoba	1 646	1 111	–	2 756	117	2 874
Saskatchewan	1 913	1 799	–	3 712	–	3 712
Alberta	2 709	1 750	–	4 459	–	4 459
British Columbia – Colombie-Britannique	2 390	1 745	–	4 135	2 442	6 577
Yukon	–	–	–	–	–	–
Northwest Territories – Territoires du	–	–	–	–	–	–
United States – Etats-Unis	117	461	–	577	...	577
Total	19 727	12 281	–	32 008	6 014	38 022
						38 545

¹ Includes all mainline track operated under ownership, joint-ownership, lease, contract or trackage rights.

¹ Est incluse toute voie principale exploitée par propriété, co-propriété, location, contrat ou droit de passage.

Note: Components may not add up due to rounding.

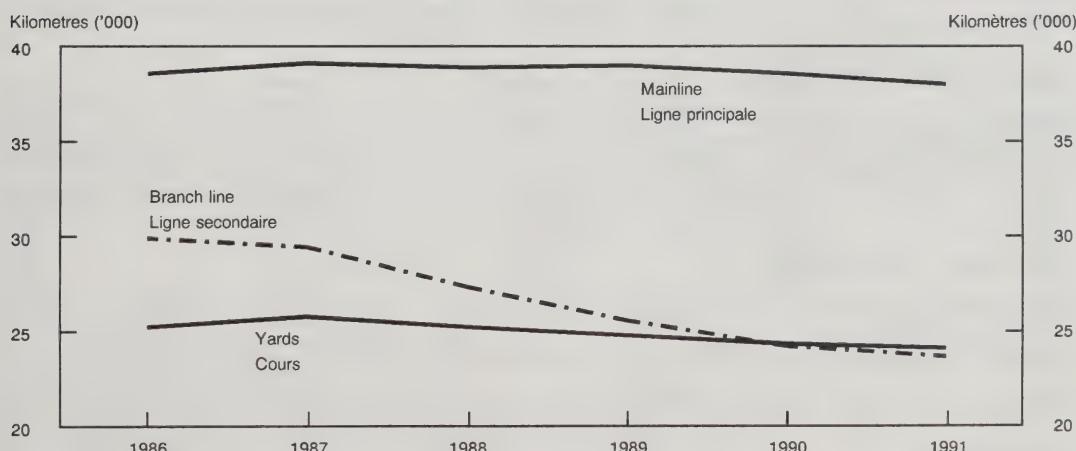
Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.1

Total Length of Track Operated, 1986-1991

Figure 3.1

Longer total des voies exploitées, 1986-1991



drop has been at a declining rate. Between 1986 and 1991 mainline track decreased by 1.5%, branch lines by 21.1% and yards, sidings and industrial track by 4.4%.

Fuel and Power Consumed by Motive Equipment

Railways are mostly run by diesel oil with 1 947 million litres consumed in 1991. Crude oil amounting to 139 million litres was used entirely by CN. CN accounted for 46.8% of diesel oil consumption, CP for 43.4%, VIA for 3.3% and other railways 6.5%. Since the railway track runs the longest stretch in Ontario and British Columbia, the consumption of diesel oil was the largest in Ontario (618 million litres), followed by British Columbia (555 million litres).

Depuis, la tendance à la baisse se poursuit. Entre 1986 et 1991, la longueur des lignes principales a régressé de 1.5%, celles des embranchements, de 21.1%, et celle des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement, de 4.4%.

Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices

Le diesel, dont la consommation s'est chiffrée à 1 947 millions de litres en 1991, est de loin le carburant le plus utilisé. Le CN a consommé tout le pétrole brut, soit 139 millions de litres. Il a représenté 46.8% de la consommation de diesel, le CP, 43.4%, VIA Rail, 3.3%; les autres sociétés en ont représenté 6.5%. Comme les voies ferrées sont le plus étendues en Ontario et en Colombie-Britannique, la consommation de diesel a été la plus élevée en Ontario (618 millions de litres), suivie de la Colombie-Britannique (555 millions de litres).

Table 3.3
Fuel and Power Consumed by Motive Power Equipment and Carrier, 1991

Tableau 3.3
Consommation de carburant par unité motrice, selon le transporteur, 1991

Item	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	Via Rail	Class I	Class II - III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II - III	
Diesel						
Freight – Fret	849 186 454	794 465 310	–	1 643 651 764	105 506 594	1 749 158 358
Passenger – Voyageurs	–	–	63 446 023	63 446 023	8 322 633	71 768 657
Yard Switching – Triage	58 616 202	46 459 521	508 994	105 584 718	10 080 724	115 665 442
Work train – Trains de travaux	3 276 858	4 671 439	–	7 948 297	2 681 513	10 629 810
Total	911 079 515	845 596 271	63 955 017	1 820 630 802	126 591 464	1 947 222 267
Crude oil – Pétrole non raffiné						
Freight – Fret	131 591 589	–	–	131 591 589	–	131 591 589
Passenger – Voyageurs	66 150	–	–	66 150	–	66 150
Yard Switching – Triage	4 970 272	–	–	4 970 272	–	4 970 272
Work train – Trains de travaux	2 854 003	–	–	2 854 003	–	2 854 003
Total	139 482 015	–	–	139 482 015	–	139 482 015
Electric energy – Énergie électrique						
Freight – Fret	–	–	–	–	29 021	29 021
Passenger – Voyageurs	5 605	–	–	5 605	–	5 605
Yard Switching – Triage	–	–	–	–	–	–
Work train – Trains de travaux	–	–	–	–	–	–
Total	5 605	–	–	5 605	29 021	34 626
Cost, Grand total – Frais, Total général						
	\$ 324,432,341	252,644,218	19,044,806	596,121,365	46,031,878	642,153,243

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 3.4

Diesel Oil Consumed by Carrier and Province or Territory, 1991

Tableau 3.4

Consommation d'huile diesel selon le transporteur et la province ou le territoire, 1991

Item	Class I - Catégorie I			Grand total - Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	Via Rail	Class I	Class II - III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II - III	
'000 litres						
Nfld. - T.-N.	-	-	-	-	4 312	4 312
P.E.I. - I.-P.-E.	-	-	-	-	-	-
N.S. - N.-E.	11 654	343	1 858	13 855	495	14 350
N.B. - N.-B.	32 214	2 389	2 887	37 490	-	37 490
Que. - Qué.	89 055	25 536	12 812	127 403	25 816	153 219
Ont.	281 530	278 939	30 215	590 684	27 650	618 334
Man.	97 233	70 503	5 151	172 887	51	172 937
Sask.	117 344	105 939	2 883	226 165	-	226 165
Alta. - Alb.	29 298	118 488	2 366	150 152	-	150 152
B.-C. - C.-B.	242 809	237 920	5 784	486 514	68 267	554 781
Yukon	-	-	-	-	-	-
N.W.T. - T.N.-O.	152	-	-	152	-	152
U.S. - E.-U.	9 789	5 540	-	15 329	-	15 329
Total	911 080	845 596	63 955	1 820 631	126 591	1 947 222

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 3.5

Locomotive Unit-Kilometres and Train-kilometres, 1986-1991

Tableau 3.5

Locomotive unités-kilomètres et trains-kilomètres, 1986-1991

Year	Unit-kilometres			Train-kilometres	
	Locomotives ¹				
	Unités-kilomètres	Locomotives ¹		Train-kilomètres	
Année	Freight	Passenger		Freight	Passenger
	Fret	Voyageurs		Fret	Voyageurs
	'000 000				
1991	299.5	14.0		110.4	21.4
1990	284.3	17.1		100.5	24.3
1989	283.4	23.9		100.7	39.9
1988	302.7	27.7		106.5	38.9
1987	296.7	25.1		103.9	37.8
1986	278.0	27.5		98.7	40.4

¹ Includes only locomotives hauling trains.¹ Comprend seulement les locomotives à remorquer les trains.

Note: As the U.C.A. allows railways to report their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication.

Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

A major part of the total electric energy consumption of 35 million kW.h was used by Class II and III railways.

The total cost of fuel and power consumed decreased by 2.6% from \$659 million in 1990 to \$642 million in 1991. The prices of fuel in 1990 were somewhat inflated due to the Persian Gulf Crisis. The decrease in fuel costs in 1991 may be partially the result of this factor and decreased activity.

Operating Indicators

Users should be cautious when using the aggregated operating statistics as there is often a duplication in what is reported by VIA and the railways that own the track. CN includes VIA traffic that goes over their lines, whereas CP does not. This overstatement has been consistent over the period 1986-1991.

In 1991, of the 10.1 million passenger car-kilometres reported by VIA, 9.6 million were on CN track and 0.5 million on CP track.

Locomotive Unit and Train-Kilometres

Freight locomotive and train-kilometres increased 5.3% and 9.8%, respectively while passenger locomotives and train kilometres decreased by 17.8% and 12.0%, respectively, between 1990 and 1991.

Freight and Passenger Car-Kilometres

After declining steadily since 1987, total freight car-kilometres in transportation service increased by 3.9%, in 1991. Of a total of 7.3 billion freight car-kilometres, 60.0% were performed by loaded cars,

Les transporteurs des catégories II et III ont consommé la plus grande part de l'énergie électrique établie à 35 millions kWh.

Le coût total du carburant et de l'énergie électrique consommés a chuté de 2.6% pour passer de \$659 millions en 1990 à \$642 millions en 1991. Les prix du carburant ont augmenté quelque peu en 1990 en raison de la guerre du golfe Persique. La baisse des prix observée en 1991 serait en partie attribuable à la fin de la guerre et à la réduction des activités.

Indicateurs opérationnels

Les utilisateurs doivent être prudents lorsqu'ils utilisent les statistiques agrégées de l'exploitation ferroviaire car ces statistiques se retrouvent souvent dans les déclarations de VIA Rail et des sociétés ferroviaires auxquelles appartient la voie. Contrairement au CP, le CN tient compte du trafic de VIA Rail qui emprunte ses voies. Le double compte se retrouve tout au long de la période 1986-1991.

En 1991, parmi les 10.1 millions de voitures-kilomètres déclarées par VIA, 9.6 millions ont été parcourus sur les voies du CN, et 0.5 million, sur les voies du CP.

Locomotives-kilomètres et trains-kilomètres

Le nombre de locomotives marchandises-kilomètres et de trains marchandises-kilomètres a augmenté de 5.3% et de 9.8% respectivement, tandis que le nombre de locomotives voyageurs-kilomètres et de trains voyageurs-kilomètres a diminué de 17.8% et de 12.0% respectivement de 1990 à 1991.

Wagons-kilomètres et voitures-kilomètres

Après avoir diminué continuellement depuis 1987, le nombre total de wagons-kilomètres utilisés pour le service des transports a progressé de 3.9% en 1991. Sur le nombre total de 7.3 millions de wagons-kilomètres enregistrés, 60.0%

Table 3.6

Freight Car-kilometres in Transportation Services, 1986-1991

Tableau 3.6

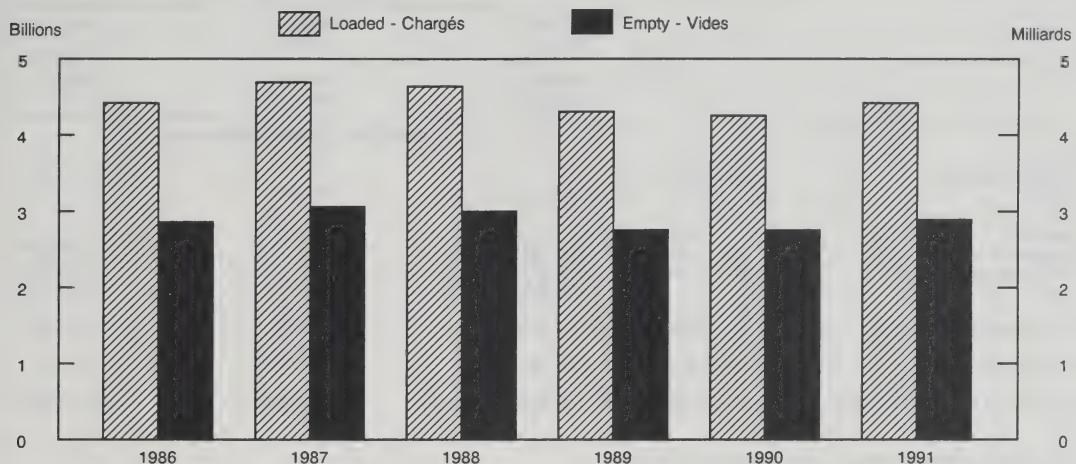
Wagons-kilomètres des services de transport, 1986-1991

Year Année	Loaded Chargés		Empty Vides		Caboose Wagons de queue		Total '000 000
	'000 000	%	'000 000	%	'000 000	%	
1991	4 407	60.0	2 898	39.4	44	0.6	7 349
1990	4 245	60.0	2 759	39.0	68	1.1	7 072
1989	4 302	60.0	2 753	38.4	111	1.5	7 166
1988	4 635	59.8	3 003	38.7	117	1.5	7 755
1987	4 706	59.7	3 063	38.9	115	1.5	7 884
1986	4 425	59.8	2 870	38.8	107	1.4	7 402

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.2
Freight Car-kilometres in Transportation Services, 1986-1991



39.4% by empty cars while the remaining 0.6% by caboose. In recent years the railways have cut down on caboose, therefore the kilometres performed have decreased from 107 million in 1986 to 44 million in 1991. The proportion of loaded versus empty freight car-kilometres has remained fairly stable.

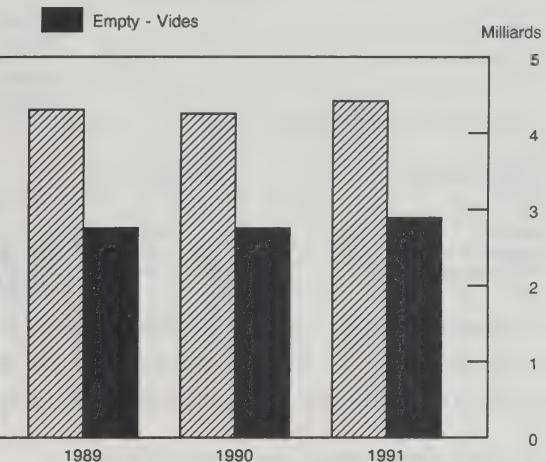
Between 1986 and 1991, total passenger car-kilometres decreased continuously except for 1988. A major reduction took place in 1990 due to the restructuring of VIA, when passenger car-kilometres declined by 37.0% in one year.

Gross Tonne-Kilometres

There was an increase of 4.8% and 1.0% in the gross tonne-kilometres of freight train cars and passenger train cars respectively, in 1991.

CN accounted for 52.7% of gross tonne-kilometres of freight, CP for 38.9%, and other railways for 8.4%.

Figure 3.2
Wagons-kilomètres des services de transport, 1986-1991



étaient des wagons chargés, 39.4%, des wagons vides, et 0.6%, des wagons de queue. Au cours des dernières années, les sociétés ont réduit le nombre de wagons de queue, aussi le nombre de kilomètres parcourus a-t-il chuté pour passer de 107 millions en 1986 à 44 millions en 1991. Le ratio des wagons-kilomètres chargés aux wagons-kilomètres vides est demeuré relativement stable.

Entre 1986 et 1991, le nombre total de voitures-kilomètres a constamment régressé, sauf en 1988. On a observé une réduction importante en 1990 attribuable à la restructuration de VIA Rail, le nombre de voitures-kilomètres ayant alors chuté de 37.0% en un an.

Tonnes-kilomètres brutes

En 1991, on a observé une hausse de 4.8% et de 1.0% respectivement du nombre de tonnes-kilomètres brutes attribuables aux wagons et aux voitures.

Le CN a représenté 52.7% du nombre de tonnes-kilomètres brutes de marchandises, le CP, 38.9%, et les autres sociétés ferroviaires, 8.4%.

Table 3.7
Operating Statistics, 1991

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
metric units – unités métriques			
Train-kilometres:			
Freight	56 541 451	47 254 362	–
Passenger			
Locomotive drawn	9 708 540	–	9 798 024
Rail diesel car	340 476	–	316 624
Total	10 049 016	–	10 114 648
Total, transportation service	66 590 467	47 254 362	10 114 648
Work train service	952 151	171 268	–
Grand total train-kilometres	67 542 618	47 425 630	10 114 648
Locomotive unit-kilometres:			
Hauling freight trains freight			
Diesel	141 519 367	135 551 054	–
Electric	–	–	–
Total	141 519 367	135 551 054	–
Hauling Passenger trains			
Diesel	13 147 552	–	–
Electric	192 817	–	–
Total	13 340 369	–	–
Total, hauling trains	154 859 736	135 551 054	–
Switching freight trains			
Diesel	19 204 627	13 244 806	–
Electric	–	–	–
Total	19 204 627	13 244 806	–
Switching Passenger trains			
Diesel	63 799	–	–
Electric	–	–	–
Total	63 799	–	–
Total, switching	19 268 426	13 244 806	–
Helping, doubling and running light	16 145	–	–
In work service	1 469 564	333 691	–
Grand total, locomotive unit-kilometres	175 613 872	149 129 551	–
Freight car-kilometres:			
Loaded:			
In freight trains	2 394 165 273	1 695 824 020	–
In passenger trains	382 024	–	–
Total	2 394 547 297	1 695 824 020	–
Empty:			
In freight trains	1 551 847 001	1 089 847 980	–
In passenger trains	5 502	–	–
Total	1 551 852 503	1 089 847 980	–

Tableau 3.7

Statistiques d'exploitation, 1991

Grand total – Total général			
Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
metric units – unités métriques			
103 795 813	6 614 944	110 410 757	Train-kilomètres: Fret
19 506 564	826 685	20 333 249	Voyageurs
657 100	421 358	1 078 458	Avec locomotive
20 163 664	1 248 044	21 411 708	Voitures automotrices
123 959 477	7 862 987	131 822 464	Total
1 123 419	107 191	1 230 610	Total, service des transports
125 082 896	7 970 178	133 053 074	Service des trains de travaux
Total général, train-kilomètres			
277 070 421	21 697 583	298 768 004	Locomotives unités-kilomètres: Remorquage de trains Fret
–	708 895	708 895	Diesel
277 070 421	22 406 478	299 476 899	Electriques
277 070 421	22 406 478	299 476 899	Total
13 147 552	691 117	13 838 669	Voyageurs
192 817	–	192 817	Diesel
13 340 369	691 117	14 031 486	Electriques
290 410 790	23 097 595	313 508 386	Total
32 449 433	4 303 382	36 752 816	Triage
–	29 536	29 536	Diesel
32 449 433	4 332 919	36 782 352	Electriques
63 799	17 199	80 998	Total
–	–	–	Voyageurs
63 799	17 199	80 998	Diesel
32 513 232	4 350 118	36 863 350	Electriques
16 145	–	16 145	Total
1 803 255	164 694	1 967 950	Total, triage
324 743 423	27 612 407	352 355 831	Machines de secours, doubles et haut-le-pied
Service des travaux			
4 089 989 293	316 495 082	4 406 484 375	Total général, unités-kilomètres locomotives
382 024	–	382 024	Wagons-kilomètres: Chargés
4 090 371 317	316 495 082	4 406 866 400	Dans les trains de marchandises
2 641 694 981	256 400 917	2 898 095 898	Dans les trains de voyageurs
5 502	46 520	52 022	Total
2 641 700 484	256 447 436	2 898 147 920	Vides
			Dans les trains de marchandises
			Dans les trains de voyageurs
			Total

Table 3.7
Operating Statistics, 1991 – Continued

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	metric units – unités métriques		
Caboose:			
In freight trains	20 031 951	12 118 005	–
In passenger trains	296	–	–
Total	20 032 247	12 118 005	–
Total Cars:			
In freight trains	3 966 044 224	2 797 790 005	–
In passenger trains	387 823	–	–
Total	3 966 432 047	2 797 790 005	–
In work train service	1 267 527	346 632	–
Grand total, freight car-kilometres	3 967 699 574	2 798 136 637	–
Robot car-kilometres:			
In freight trains	–	–	–
In passenger trains	–	–	–
Total	–	–	–
Generator car-kilometres:			
In freight trains	5 879	2 517	–
In passenger trains	3 575 863	–	–
Total	3 581 742	2 517	–
Passenger car-kilometres:			
Head-end cars			
In passenger trains	3 680 093	–	5 004 207
In freight trains	115 750	–	–
Total	3 795 844	–	5 004 207
Meal service and lounge cars:			
In passenger trains	3 270 660	–	11 124 436
In freight trains	51 715	–	–
Total	3 322 375	–	11 124 436
Sleeping cars:			
In passenger trains	10 745 966	–	13 393 852
In freight trains	1 395	–	–
Total	10 747 362	–	13 393 852
Conventional coach:			
In passenger trains	19 060 552	–	13 693 157
In freight trains	297 960	2 829	–
Total	19 358 513	2 829	13 693 157
Tempo coach:			
In passenger trains	–	–	–
In freight trains	–	–	–
Total	–	–	–
LRC coach:			
In passenger trains	18 310 664	–	14 199 923
In freight trains	1 836	–	–
Total	18 312 500	–	14 199 923

Tableau 3.7

Statistiques d'exploitation, 1991 — suite

Grand total — Total général			
Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
metric units — unités métriques			
32 149 955	12 082 380	44 232 335	Wagons de queue
296	—	296	Dans les trains de marchandises
32 150 251	12 082 380	44 232 631	Dans les trains de voyageurs
			Total
6 763 834 229	584 978 379	7 348 812 608	Wagons de queue
387 823	46 520	434 343	Dans les trains de marchandises
6 764 222 052	585 024 898	7 349 246 950	Dans les trains de voyageurs
			Total, service de transport
1 614 159	101 852	1 716 011	Service des trains de travaux
6 765 836 211	585 126 750	7 350 962 962	Total général, wagons-kilomètres
Wagons-robots			
—	680 789	680 789	Dans les trains de marchandises
—	—	—	Dans les trains de voyageurs
—	680 789	680 789	Total
Wagons-générateurs (de vapeur et d'électricité)			
8 396	2 783	11 179	Dans les trains de marchandises
3 575 863	307 377	3 883 239	Dans les trains de voyageurs
3 584 259	310 159	3 894 418	Total
Voitures-kilomètres:			
Voitures de tête			
8 684 300	823 049	9 507 349	Dans les trains de voyageurs
115 750	119 923	235 674	Dans les trains de marchandises
8 800 051	942 973	9 743 023	Total
Voitures de buffet			
14 395 096	146 334	14 541 430	Dans les trains de voyageurs
51 715	102 184	153 898	Dans les trains de marchandises
14 446 811	248 518	14 695 329	Total
Voitures-lits			
24 139 819	59 670	24 199 488	Dans les trains de voyageurs
1 395	253 877	255 273	Dans les trains de marchandises
24 141 214	313 547	24 454 761	Total
Voitures ordinaires			
32 753 709	1 931 749	34 685 457	Dans les trains de voyageurs
300 790	1 089 648	1 390 438	Dans les trains de marchandises
33 054 498	3 021 397	36 075 895	Total
Voitures tempo			
—	—	—	Dans les trains de voyageurs
—	—	—	Dans les trains de marchandises
—	—	—	Total
Voitures LRC			
32 510 587	—	32 510 587	Dans les trains de voyageurs
1 836	—	1 836	Dans les trains de marchandises
32 512 423	—	32 512 423	Total

Table 3.7

Operating Statistics, 1991 - Concluded

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
metric units - unités métriques			
Rail diesel cars:			
In passenger trains	-	-	482 393
In freight trains	338	2 453	-
Total	338	2 453	482 393
Commuter cars:			
In passenger trains	1 974 544	-	-
In freight trains	18 076	420	-
Total	1 992 621	420	-
Other passenger cars:			
In passenger trains	-	-	-
In freight trains	-	225 915	-
Total	-	225 915	-
Total passenger cars:			
In passenger trains	57 042 480	-	57 897 967
In freight trains	487 071	231 617	-
Total	57 529 551	231 617	57 897 967
In work train service	1 331	666	-
Grand total, passenger car-kilometres	57 530 882	232 283	57 897 967
Gross tonne-kilometres:			
Freight train cars, contents and cabooses ('000)	251 295 725	185 501 504	-
Passenger train cars (cars only) ('000)	3 292 232	18 225	3 215 960
Train hours:			
Freight	1 472 782	1 065 269	-
Passenger	-	-	-
Total, transportation service	1 472 782	1 065 269	-

Tableau 3.7

Statistiques d'exploitation, 1991 – fin

Grand total – Total général

Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
metric units – unités métriques			
482 393	1 221 882	1 704 274	Voitures automotrices
2 791	–	2 791	Dans les trains de voyageurs
485 183	1 221 882	1 707 065	Dans les trains de marchandises
			Total
1 974 544	–	1 974 544	Voitures de navette
18 496	–	18 496	Dans les trains de voyageurs
1 993 041	–	1 993 041	Dans les trains de marchandises
			Total
–	–	–	Autres voitures
225 915	–	225 915	Dans les trains de voyageurs
225 915	–	225 915	Dans les trains de marchandises
			Total
114 940 448	4 359 436	119 299 884	Total, voitures
718 688	1 565 633	2 284 321	Dans les trains de voyageurs
115 659 136	5 925 069	121 584 204	Dans les trains de marchandises
			Total, service des transports
1 997	–	1 997	Service des trains de travaux
115 661 133	5 925 069	121 586 201	Total général, voitures-kilomètres
Tonnes-kilomètres brutes:			
436 797 229	40 049 080	476 846 309	Wagons, contenu et wagons de queue ('000)
6 526 416	408 245	6 934 661	Voitures (voitures seulement) ('000)
Train-heures:			
2 538 051	408 942	2 946 993	Fret
–	25 348	25 348	Voyageurs
2 538 051	434 289	2 972 340	Total, service des transports

Table 3.8
Passenger Car-kilometres in Transportation Services 1986-1991

Year	Head-end Cars	Meal and Lounge Cars	Sleeping Cars	Conventional Coach	LRC Coach	Others	Total
Année	Voitures de tête	Voitures de buffet	Voitures-lits	Voitures ordinaires	Voitures LRC	Autres	
'000 000							
1991	9.7	14.7	24.5	36.1	32.5	3.9	121.6
1990	13.7	14.1	22.6	37.1	27.6	20.9	136.1
1989	24.5	15.2	37.1	69.6	39.6	30.0	216.0
1988	23.4	18.1	45.4	80.5	42.1	25.5	235.0
1987	20.6	19.1	51.1	63.3	36.2	30.8	221.1
1986	25.6	25.4	58.2	67.8	32.0	32.0	241.1

Note: As the U.C.A. allows railways to report both their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication.

Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Traffic Statistics

Revenue Freight and Passenger Statistics

As shown in table 3.9, the CN and CP railways carried 190 million tonnes of revenue freight, or 69.2% of a total of 274 million tonnes reported for 1991. They, however, accounted for 91.0% of the revenue freight tonne-kilometres as their average length was 1 249 km compared to 279 km for class II and III railways.

The average distance travelled by passengers on VIA remained almost unchanged in 1991 compared with 1990 but its ridership went up. There was an increase of 1.9% in the number of passengers carried after a massive down sizing of its operations in 1990. VIA was able to get rid of some of its older and less reliable equipment and improve its service, thereby attracting more people to ride the train.

Class II and III carriers transported 623 thousand passengers over an average distance of 170 kilometres

Other Operating Statistics

The industry's average number of cars per freight train were down from 70.4 in 1990 to 66.6 in 1991, due mainly to a lower average number of cars hauled by CP (59.2 in 1991 compared to 65.2 in 1990); CN reported an average of 70.2, which was also lower than 72.5 reported in 1990. All other railways together hauled 88.7 cars per train, marginally higher than 87.3 in 1990.

Tableau 3.8
Voitures-kilomètres des services de transports, 1986-1991

'000 000

Statistiques du trafic

Statistiques sur les marchandises payantes et les voyageurs payants

Comme le montre le tableau 3.9, le CN et le CP ont transporté 186 millions de tonnes de marchandises payantes, ou 68.8% des 270 millions de tonnes déclarées en 1991. Toutefois, ils ont figuré pour 90.8% du nombre de tonnes-kilomètres de marchandises payantes, leur trajet moyen s'établissant à 1 249 kilomètres par rapport à 279 kilomètres pour les sociétés des catégories II et III.

La distance moyenne parcourue par trajet de voyageurs de VIA est demeurée presque inchangée en 1991 par rapport à 1990. Toutefois, le nombre de voyageurs a augmenté. Après avoir réduit considérablement ses activités en 1990, VIA Rail a enregistré une hausse de 1.9% du nombre de voyageurs. La société ferroviaire a réussi à se défaire du matériel plus ancien et moins sûr, à améliorer ses services et à attirer ainsi un plus grand nombre de voyageurs.

Les transporteurs des catégories II et III ont transporté 623 000 voyageurs sur une distance moyenne de 170 kilomètres.

Autres statistiques d'exploitation

Le nombre moyen de wagons par train de marchandises, pour l'ensemble du secteur, a chuté pour passer de 70.4 en 1990 à 66.6 en 1991, en raison, surtout d'une baisse du nombre moyen de wagons tirés par le CP (59.2 en 1991 et 65.2 en 1990). Le CN a déclaré un nombre moyen de 70.2 wagons, nombre moins élevé que celui observé en 1990 (72.5 wagons). Ensemble, les autres transporteurs ferroviaires ont tiré 88.7 wagons par train, nombre légèrement plus élevé qu'en 1990 (87.3 wagons).

Table 3.9

Summary Statistics on Freight and Passenger Transportation, 1991

Tableau 3.9

Statistiques sommaires sur le transport de fret et de voyageurs, 1991

	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général			Total
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II - III		
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II - III		
metric units – unités métriques							
Revenue freight – Fret payant:							
Tonnes	'000	104 615	85 173	–	189 788	84 330	274 118
Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres	'000	135 181 333	101 804 312	–	236 985 645	23 551 671	260 537 316
Average haul on each railway – Trajet moyen par exploitation	km	1 292	1 195	–	1 249	279	950
Revenue and non-revenue freight – Fret payant et non-payant:							
Tonnes	'000	105 420	88 285	–	193 704	84 515	278 219
Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres	'000	135 440 251	103 357 885	–	238 798 136	23 627 309	262 425 444
Average haul on each railway – Trajet moyen par exploitation	km	1 285	1 171	–	1 233	280	943
Revenue passengers – Voyageurs payants:							
Passengers – voyageurs payants	'000	–	–	3,633	3,633	623	4,256
Passenger-kilometres – Voyageurs-kilomètres	'000	–	–	1 319 955	1 319 955	105 664	1 425 619
Average passenger journey per ticket – Trajet moyen par billet	km	–	–	363	363	170	335
Transportation services, averages – Services de transports, moyennes:							
Cars per freight train – Wagons par train de fret ¹	No.-Nbre	70.2	59.2	–	65.2	88.7	66.6
Cars per passenger train – Voitures par train de voyageur ²	No.-Nbre	5.7	–	5.7	5.7	3.5	5.6
Freight carload – Changement de wagon ³	t	56.6	60.9	–	58.8	74.7	59.5
Empty freight car-kilometre – Wagons-kilomètre vide	%	39.3	39.1	–	39.2	44.8	39.7
Freight train speed – Vitesse, train de fret	km/hr	38.4	44.4	–	40.9	16.2	37.5

¹ Includes passenger cars.¹ Comprend les voitures.² Includes freight cars.² Comprend les wagons.³ Based on car and tonne-kilometres.³ Selon les wagons et tonnes-kilomètres.

Note: Components may not add up to totals due to rounding. Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

The average freight carload for CP was 60.9 tonnes, compared to 56.6 tonnes for CN. The average for other railways was 74.7 tonnes, bringing the industry average to 59.5 tonnes.

Class II and III railways haul a higher number of cars per freight train, they also carry heavier carloads because of the types of commodities carried such as coal and iron ore. This factor along with the territory travelled results in an average speed of 16.2 km/hr compared to an average speed of 40.9 km/hr for class I railways.

Inventory of Equipment

Locomotives

The inventory of equipment in service as of December 31, 1991 consisted of 3,492 locomotives compared to 3,719 in 1990, a decrease of 6.1%. Of the total, 2,756 locomotives were engaged in freight service, 86 in passenger service, 582 in yard work and 68 were classified as associated equipment.

CN operated 48.8% of the total locomotives, CP another 36.2% while VIA and class II and III carriers accounted for 4.1% and 10.9%, respectively.

The number of freight locomotives decreased by 2.7%, from 2,833 in 1990 to 2,756 in 1991.

CN accounted for 16.3% of the total passenger locomotives, VIA for 58.1% and class II and III carriers for 25.6%.

Freight and Passenger Cars

Historically, railways have been involved with the transportation of bulk commodities which were the predominant source of Canada's economic strength. The mix of freight car inventory of railways reflects their traditional role, with a major proportion consisting of hopper and box cars. With developments such as free trade and deregulation the railways want to diversify and be able to handle a greater share of finished goods. The use of containers therefore has increased. This is reflected in the increased proportion of flat cars in total freight car equipment in 1991, while the proportion of all other equipment decreased.

In 1991 total freight cars equalled 120,710; box cars accounted for 26.0%, hopper cars 33.1%, flat cars 23.6%, gondola cars 12.1% and all others for the remaining 5.2%.

CN's inventory of 64,115 freight cars consisted mainly of hopper cars, box cars and flat cars (32.1%, 27.7% and 22.2% respectively of the total).

Le chargement moyen d'un wagon était de 58.0 tonnes pour le CP et de 56.6 tonnes pour le CN. Il s'établissait à 74.7 tonnes pour les autres sociétés ferroviaires. La moyenne pour le secteur était de 58.4 tonnes.

Ainsi, les transporteurs des catégories II et III tirent un plus grand nombre de wagons par trains de marchandises et transportent des chargements plus lourds étant donné les types de marchandises qu'ils transportent, entre autres de la houille et du minerai de fer. Ce facteur, associé au territoire parcouru, fait que la vitesse moyenne est de 16.2 km/h par rapport à une vitesse moyenne de 40.9 km/h pour les transporteurs de catégorie I.

Inventaire du matériel

Locomotives

L'inventaire du matériel en service au 31 décembre 1991 se composait de 3,492 locomotives par rapport à 3,719 locomotives en 1990, une baisse de 6.1 %. Sur ce total, 2,756 locomotives servaient au transport des marchandises, 86 servaient au transport des voyageurs, 582 servaient au triage et 68 étaient classées comme matériel connexe.

Le CN a exploité 48.8% du nombre total de locomotives, le CP, 36.2%, VIA Rail, 4.1%, et les transporteurs des catégories II et III, 10.9%.

Le nombre de locomotives de trains de marchandises a régressé de 2.7%, passant ainsi de 2,833 en 1990 à 2,756 en 1991.

Le CN a exploité 16.3% du nombre total de locomotives de trains de voyageurs, VIA Rail, 58.1%, et les transporteurs des catégories II et III, 25.6%.

Wagons et voitures

Les sociétés ferroviaires ont toujours participé au transport des marchandises en vrac qui constituaient une source majeure de la force économique du pays. La composition de l'inventaire des wagons traduit le rôle traditionnel que jouent ces derniers, la plupart étant des wagons-trémies et des wagons couverts. Avec l'avènement de l'Accord de libre-échange et de la déréglementation du secteur des transports, les sociétés ferroviaires souhaitent diversifier leurs activités et prendre en charge une part plus importante des produits finis. On a donc accrû l'utilisation des conteneurs. Ainsi, la part des wagons plats en pourcentage du nombre total de wagons a progressé en 1991, tandis que celle des autres unités a régressé.

En 1991, on a dénombré 120,710 wagons dont 26.0% de wagons ouverts, 33.1% de wagons-trémies, 23.6% de wagons plats, 12.1% de wagons-tombereaux, et 5.2%, d'autres types de wagons.

L'inventaire de 64,115 wagons du CN se composait surtout de wagons-trémies, de wagons ouverts et de wagons plats (32.1%, 27.7% et 22.2% du nombre total de wagons respectivement).

Table 3.10

Inventory of Equipment in Service by Carrier,
1991

Tableau 3.10

Inventaire des matériels en service selon le
transporteur, 1991

Item	Class I - Catégorie I			Grand total - Total général			
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II - III	Total	
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II - III		
Number - Nombre							
Locomotives:							
Freight - Fret							
Diesel	1,411	1,043	—	2,454	295	2,749	
Electric - Électrique	—	—	—	—	7	7	
Newfoundland - Terre-Neuve	—	—	—	—	—	—	
Total	1,411	1,043	—	2,454	302	2,756	
Passengers - Voyageurs							
Electric - Électrique	14	—	—	14	1	15	
Tempo	—	—	—	—	—	—	
LRC	—	—	30	30	—	30	
Others - Autres	—	—	20	20	21	41	
Total	14	—	50	64	22	86	
Yard - Cour							
Diesel	280	218	59	557	25	582	
Electric - Électrique	—	—	—	—	—	—	
Newfoundland - Terre-Neuve	—	—	—	—	—	—	
Total	280	218	59	557	25	582	
Associated equipment - matériel connexe	—	4	34	38	30	68	
Grand total - Total général	1,705	1,265	143	3,113	379	3,492	
Freight cars - Wagons:							
Box - Couvert	17,775	9,706	—	27,481	3,949	31,430	
Hopper - Trémie	20,601	17,951	—	38,552	1,388	39,940	
Gondola - Tombereau	6,707	4,433	—	11,140	3,450	14,590	
Refrigerator - Frigorifique	178	141	—	319	16	335	
Flat - Plat	14,251	8,335	—	22,586	5,863	28,449	
Stock - Bestiaux	3	27	—	30	—	30	
Caboose - Queue	753	350	—	1,103	134	1,237	
Other - Autres	3,847	24	—	3,871	828	4,699	
Total	64,115	40,967	—	105,082	15,628	120,710	
Passenger cars - Voitures:							
Head-end - Tête	—	—	43	43	18	61	
Meal/Lounge - Buffet	—	—	74	74	14	88	
Sleeping - Lits	—	—	93	93	2	95	
Conventional - Ordinaire	—	—	130	130	67	197	
Tempo	—	—	—	—	—	—	
LRC	—	—	110	110	—	110	
Diesel	—	—	—	—	5	5	
Commuter - Navettage	49	—	16	65	12	77	
Total	49	—	466	515	118	633	

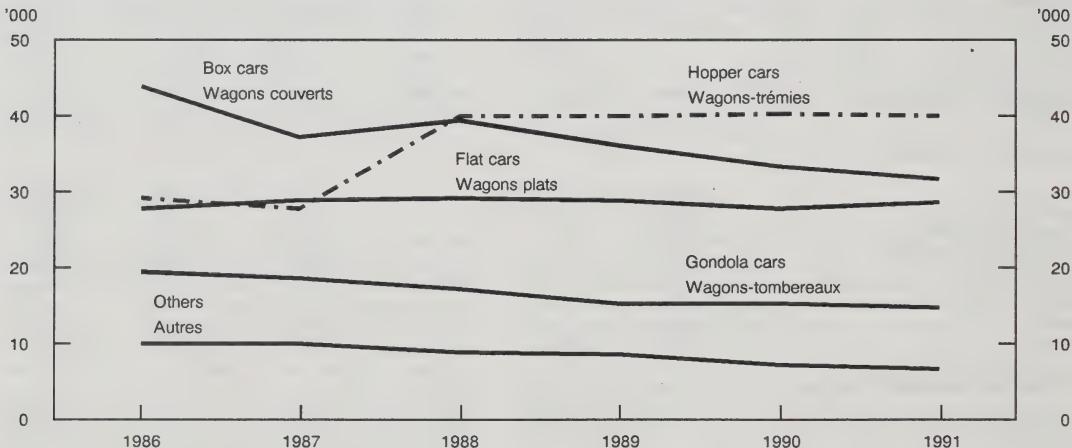
CP operated 40,967 freight cars, 43.8% of which were hopper cars, 23.7% box cars and 20.3% flat cars and 12.2 % for all other types.

The number of passenger cars in 1991 were 633. VIA operated 73.6% of passenger car equipment. CN operated an additional 7.7%, and the remaining 18.6% were operated by class II and III railways.

The inventory of freight cars by type is portrayed in figure 3.3, for the period 1986-1991. All types of freight cars decreased between 1990 and 1991 except for flat cars.

Total freight car inventory (in service) decreased 6.8% during the period 1986-1991. Box cars, gondola cars and other decreased substantially by 28.1%, 24.4%, and 35.4%, respectively. In contrast, hopper cars and flat cars increased 37.8% and 2.7%, respectively.

Figure 3.3
Summary of Freight Cars Inventory by Type,
1986-1991



Le CP a exploité 40,967 wagons dont 43.8% de wagons-trémies, 23.7% de wagons ouverts, 20.3% de wagons plats et 12.2% d'autres types de wagons.

En 1991, on a dénombré 633 voitures. VIA Rail a exploité 73.6% de voitures. Le CN a exploité un autre 7.7%, et les transporteurs des catégories II et III, l'autre 18.6%.

L'inventaire des wagons, selon le type, est présenté à la figure 3.3, pour la période 1986-1991. Le nombre de wagons de tous types a diminué entre 1990 et 1991, sauf en ce qui concerne les wagons plats.

Le nombre total de wagons (en service) a chuté de 6.8% au cours de la période 1986-1991. Le nombre de wagons ouverts, de wagons-tombereaux et d'autres types de wagons a régressé considérablement, soit de 28.1%, 24.4% et 35.4% respectivement. Par contre, le nombre de wagons-trémies et de wagons plats s'est accrû de 37.8% et de 2.7% respectivement.

Figure 3.3
Sommaire de l'inventaire des wagons selon le genre,
1986-1991

Chapter 4

Employment Statistics

In 1991, the railway industry employed 64,849 people and paid out \$2,801.4 million in total compensation. The average annual compensation, per employee, was \$43,199, an increase of 4.7% over the average of \$41,251 in 1990.

Summary Statistics by Class of Carrier

Class I Carriers

The number of employees of Class I carriers decreased by 4.5% in 1991, while total compensation remained almost unchanged at about \$2.6 billion.

Since the introduction of the National Transportation Act 1987, the Canadian railways have evaluated their operations to become more competitive with the American railways as well as the trucking industry. The onset of the recession in the second quarter of 1990 made the situation more difficult. As a result, the railways are trying to reduce their payroll. However, in the short run the Class I railways are faced with less than proportionate decrease or even increase in the payroll budget as they buy out employees, the majority of which have lifetime job guarantees.

In 1991, CN decreased its workforce by 7.2%, the total compensation decreased only by 2.4%, increasing the average compensation from \$42,000 in 1990 to \$44,000 in 1991.

CP rail cut down the number of employees by about 1% in 1991, but its payroll increased by 4.7% as the company incurred a restructuring charge. This charge in 1991, covered the anticipated costs of the various initiatives related to the workforce reduction, including voluntary separation packages, early retirement incentives, relocation costs and employment security payments¹.

After major adjustments in operations in 1990, in response to the reduced funding available, VIA by the end of 1991, managed to cut total compensation by 9.3%, proportionately more than the reduction of 1.8% in employment.

Chapitre 4

Statistiques sur l'emploi

En 1991, le secteur du transport ferroviaire a employé 64 849 personnes et versé \$2,801.4 millions en rémunération totale. La rémunération moyenne annuelle, par employé, était de \$43,199, une hausse de 4.7% par rapport à 1990 (\$41,251).

Statistiques sommaires selon la catégorie de transporteurs

Transporteurs de catégorie I

Le nombre total d'employés des transporteurs de catégorie I a chuté de 4.5% en 1991, tandis que la rémunération totale est demeurée presque inchangée à environ \$2.6 milliards.

Depuis l'introduction de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, les sociétés ferroviaires canadiennes ont revu leurs opérations afin de faire davantage concurrence aux sociétés américaines, ainsi qu'aux entreprises de camionnage. Le début de la récession observée au deuxième trimestre de 1990 a rendu la situation plus difficile. Ainsi, les sociétés ferroviaires tentent donc de réduire les dépenses au titre de la rémunération. À court terme, toutefois, les transporteurs ferroviaires de catégorie I font face à une baisse non proportionnée ou même à une hausse du budget salarial au fur et à mesure qu'ils versent des montants forfaitaires à des employés dont la plupart avaient une sécurité d'emploi à vie.

En 1991, le CN a réduit son effectif de 7.2%, la rémunération totale n'ayant diminué que de 2.4%. La rémunération moyenne est passée de \$42,000 en 1990 à \$44,000 en 1991.

Le CP a réduit son effectif d'environ 1% en 1991; toutefois, la rémunération a progressé de 4.7% avec les frais de restructuration courus par la compagnie. En 1991, ces frais ont couvert les coûts prévus des diverses initiatives liées à la réduction de l'effectif, comme les primes de départs volontaires, les primes de retraites anticipées, les frais de réinstallation et les indemnités de sécurité d'emploi.¹

Après avoir modifié considérablement ses opérations face à la réduction des fonds disponibles, VIA Rail a réussi, à la fin de 1991, à réduire la rémunération totale de 9.3%, réduction beaucoup plus élevée en pourcentage que celle de l'effectif (1.8%).

¹ Canadian Pacific Limited, 1991 Annual Report.

¹ Canadien Pacifique Limité, Rapport annuel de 1991.

Table 4.1
Summary Statistics on Employment by Major Occupational Group and Carrier, 1991

Tableau 4.1
Statistiques sommaires sur l'emploi, selon les principales catégories professionnelles et le transporteur, 1991

Activity	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II - III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique	Catégorie I	Catégorie II - III		
Average number of employees – Nombre moyen d'employés						
General – Service généraux	4,709	3,729	1,567	10,005	970	10,975
Road maintenance – Entretien des voies	7,853	4,874	43	12,770	1,923	14,693
Equipment maintenance – Entretien du matériel	8,558	5,704	1,225	15,487	1,399	16,886
Transportation – Transport	10,828	7,681	1,572	20,081	2,214	22,295
Total	31,948	21,988	4,407	58,343	6,506	64,849
Total compensation – Rémunération total						
				\$'000 000		
General – Service généraux	223.1	180.8	70.7	474.7	35.9	510.6
Road maintenance – Entretien des voies	316.6	195.4	2.0	514.0	56.4	570.4
Equipment maintenance – Entretien du matériel	334.7	223.3	47.8	605.8	54.1	659.8
Transportation – Transport	534.0	359.6	73.9	967.5	93.1	1060.5
Total	1,408.4	959.2	194.3	2,561.9	239.5	2,801.4
Average compensation per year – Rémunération moyenne annuelle						
				\$		
General – Service généraux	47,380	48,486	45,139	47,441	37,071	46,525
Road maintenance – Entretien des voies	40,321	40,098	45,490	40,253	29,329	38,823
Equipment maintenance – Entretien du matériel	39,104	39,150	39,018	39,114	38,647	39,075
Transportation – Transport	49,314	46,822	46,986	48,178	42,031	47,568
Total	44,083	43,623	44,100	43,911	36,809	43,199
Average compensation per hour – Rémunération moyenne annuelle						
				\$		
General – Service généraux	22.4	23.1	21.1	22.4	23.3	22.6
Road maintenance – Entretien des voies	17.8	17.7	21.8	17.8	18.7	18.9
Equipment maintenance – Entretien du matériel	18.4	18.7	18.1	18.5	19.8	19.0
Transportation – Transport	17.4	22.4	21.5	19.3	20.5	20.3
Total	18.4	20.5	20.4	19.3	20.0	19.8

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Class II and III Carriers

The contribution of Class II and III carriers to total employment decreased from 11.6% in 1990 to 10.0% in 1991, mainly due to the change in the survey coverage, effective 1991. These carriers paid their employees an average of \$36,809 which is 16.2% lower than the average annual compensation paid by Class I carriers. This figure, however, varied from a high of \$42,031 for transportation employees to a low of \$29,329 for road maintenance employees.

The average compensation paid by these carriers increased by 6.6% in 1991.

Transporteurs des catégories II et III

L'effectif total des transporteurs des catégories II et III a chuté pour passer de 11.6% en 1990 à 10.0% en 1991, surtout en raison de changement de la couverture de l'enquête mis en vigueur en 1991. Ces transporteurs ont versé une rémunération moyenne de \$36,809 à leurs employés, rémunération de 16.2% inférieure à celle versée par les transporteurs de catégorie I. Ce montant variait cependant entre \$42,031 pour les employés des services de transport et \$29,329 pour les employés de l'entretien des voies.

La rémunération moyenne versée par ces transporteurs a augmenté de 6.6% en 1991.

Figure 4.1
Number of Employees by Carrier, 1989-1991

Figure 4.1
Nombre d'employés selon le transporteur, 1989-1991

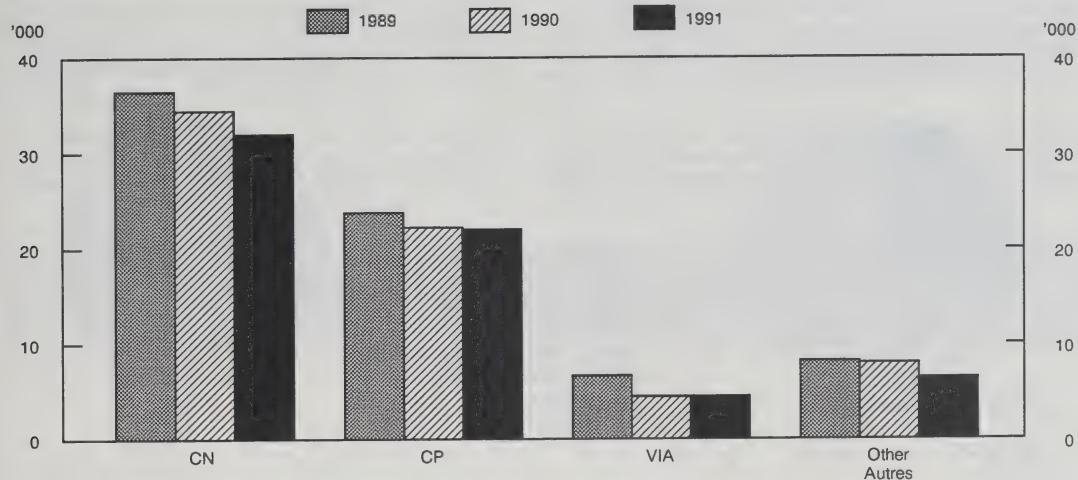


Figure 4.2
Total Compensation by Carrier, 1989-1991

Figure 4.2
Rémunération totale selon le transporteur,
1989-1991

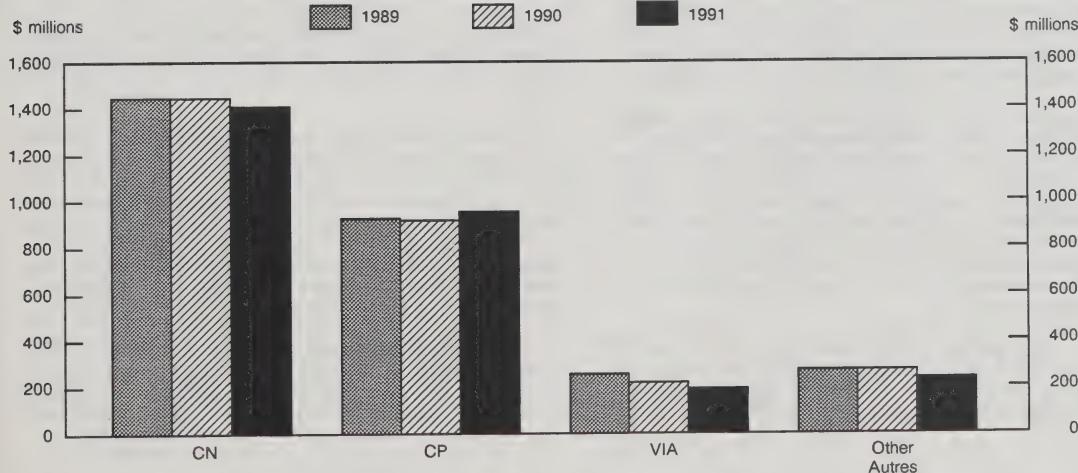


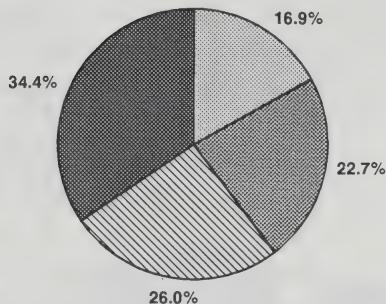
Figure 4.3

Percentage of Total Compensation and Average Number of Employees, 1991

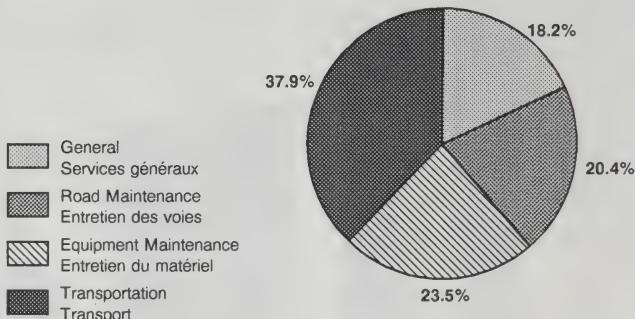
Figure 4.3

Pourcentage de rémunération totale et le nombre moyen d'employé, 1991

Employees - Employés



Compensation - Rémunération



Summary Statistics by Function

The number of employees according to table 4.1 decreased 6.2% between 1990 and 1991. Less than 2% is attributable to the change in the universe of the rail survey for 1991. All occupational groups suffered cut backs, but equipment maintenance employees suffered the most with an 8.6% decrease. Class I carriers alone reduced this group by 6.8% in 1991.

Transportation employees, the largest group, received the highest average compensation of \$47,568. This group accounted for 34.4% of the employment and 37.9% of total compensation. Equipment maintenance and road maintenance employees, accounting for 26.0% and 22.7% of total employment and 23.5% and 20.4% respectively of total compensation. General employees represented the remaining 16.9% of the work force and 18.2% of total compensation.

The average compensation per hour increased from \$18.6 in 1990 to \$19.8 in 1991, an increase of 6.4%. Employees in the general category received the highest hourly compensation of \$22.6.

Statistiques sommaires selon la catégorie professionnelle

Selon le tableau 4.1, le nombre d'employés a chuté de 6.2% entre 1990 et 1991. Sur ce 6.2%, 2% est attribuable à l'exclusion des données sur le Réseau GO pour 1991. Toutes les catégories professionnelles ont été touchées par les restrictions, plus particulièrement les employés de l'entretien du matériel dont l'effectif a été réduit de 8.6%. À eux seuls, les transporteurs de catégorie I ont réduit cet effectif de 6.8% en 1991.

Les employés des services de transport, qui représentent le plus grand groupe, ont reçu la rémunération la plus élevée, soit \$47,568. Ils ont représenté 34.4% de l'effectif et 37.9% de la rémunération totale. Les employés de l'entretien du matériel et de l'entretien des voies ont compté pour 26.0% et 22.7% respectivement de l'effectif total, et 23.5% et 20.4% respectivement de la rémunération totale. Les employés des services généraux ont figuré pour 16.9% de l'effectif et 18.2% de la rémunération totale.

La rémunération horaire moyenne a augmenté pour passer de \$18.60 en 1990 à \$19.80 en 1991, une hausse de 6.4%. Les employés des services généraux ont reçu la rémunération horaire la plus élevée, soit \$22.60.

Summary Statistics by Occupational Classifications of Class I Railways

The highest average salaries and wages were paid to those in the Managerial and Supervisory classification. People in this group earned an average of \$61,532 in 1991 an increase of 5.1%. The group accounted for 10.1% of the total work force.

The Craftsmen, Tradesmen, Lead Hands, Service Workers and Helpers group, the largest Occupational Classification with an average of 19,963 employees in 1991, accounted for 34.2% of the work force.

Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de catégorie I

Les traitements et les salaires les plus élevés ont été versés au personnel de direction et de surveillance. Ce dernier a gagné en moyenne \$61,532 en 1991, une hausse de 5.1%. Ce groupe a représenté 10.1% de l'effectif total.

Le groupe le plus important, soit celui des ouvriers spécialisés, des hommes de métiers, des chefs d'équipe, des préposés à l'entretien et des aides, a représenté 34.2% de l'effectif avec en moyenne 19,963 employés en 1991.

Table 4.2

Summary Statistics by Occupational Classification, Class I Carriers, 1991

Tableau 4.2

Statistiques sommaires sur l'emploi selon les catégories professionnelles, transporteurs de catégorie I, 1991

Occupational classification	Catégorie professionnelle	Average number of employees	Service hours paid for	Total compensation paid for	Average hours of service per employee	Average compensation Rémunération moyenne		
		Effectifs (moyenne)	Heures de service rémunérée	Rémunération total	Nombre moyen d'heures de service par employé	Per hour	Per year	
		No.-Nbre	%	'000	\$'000	%	hrs	\$
Managerial and supervisory – Direction et surveillance		5,906	10.1	12,616	363,407	14.2	2,136	23.0
Professional, scientific, technical and staff assistants – Professionnel, scientifique, technique, et consultatifs adjoints		6,603	11.3	14,134	330,879	12.9	2,141	23.4
Clerical – Personnel de bureau		8,031	13.8	17,302	287,442	11.2	2,154	16.6
Running trades – Personnel itinérant		12,531	21.5	33,660	643,007	25.1	2,686	19.1
Working Foremen – Contremaîtres exécutants		2,286	3.9	5,180	92,076	3.6	2,266	17.8
Craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers – Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, aides et services adjoints		19,963	34.2	43,550	748,915	29.2	2,182	17.2
Labourers, including building attendants and coach cleaners – Manoeuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures)		3,006	5.2	6,533	95,410	3.7	2,173	14.6
Floating equipment employees (railway) and others – Personnel de matériel flottant et autres		17	--	38	780	--	2,230	20.6
Total		58,343	100.0	133,013	2,561,916	100.0	2,280	19.3

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Running Trades, the second largest classification with an average of 12,531 employees made up 21.5% of the total number of employees. Their average salary was \$51,313 in 1991.

Similar detail is not available for Class II and III railways.

Le deuxième groupe en importance, celui du personnel itinérant, a représenté 21.5% du nombre total d'employés avec, en moyenne, 12,531 employés. Leur rémunération moyenne s'élevait à \$51,313 en 1991.

Ces statistiques ne sont pas disponibles pour les sociétés ferroviaires des catégories II et III.

Chapter 5

Commodity Statistics

Introduction

This chapter presents summary statistics on the commodities transported by the 18 class I and II common carrier railways operating in Canada during 1991. Information on initial or final haul by region are derived from two sources:

- The Monthly Survey, Railway Transport – Revenue Freight Traffic
- The Railway Annual Report – Revenue Freight Carried (Schedule 11)

A summary by commodity section of revenue freight transported is provided in Table 5.1. Tonnage loaded initially onto railways cars plus that received from U.S. rail reflects the total unduplicated freight traffic. Unloadings and the total delivered to U.S. rail are also recorded.

Regional data by commodity section are presented in tables 5.2 to 5.6. Table 5.7 shows top 50 commodities ranked by tonnage.

Table 5.8 is derived from the results of the Revenue Freight Carried section of the Annual Report (Schedule 11). Data for Class 1 railways are shown individually while the remaining railways are grouped under Class II.

Data Quality and Limitations

Users should note the following points concerning railway freight commodity statistics:

1. The total volume of freight carried does not take into account traffic handled in switching services which represents less than 1% of all tonnage.
2. The figures reported include that portion of traffic where a shipper submitted a trailer or container for shipment by rail for piggyback freight. Goods submitted by the shipper as "loose merchandise" which the railways chose to move in a railway-owned trailer (or container) on a flat car as opposed to, for example, a box car, are not included. Loose merchandise freight is included with various other commodity groups according to the nature of the merchandise involved.

Chapitre 5

Statistiques sur les marchandises

Introduction

Le présent chapitre présente des statistiques sommaires sur les marchandises transportées par les 18 sociétés ferroviaires de catégorie I et II au Canada en 1991. Les renseignements sur les marchandises en transport initial ou final, selon la région, proviennent de deux sources de données :

- Transport ferroviaire – trafic des marchandises payantes (enquête mensuelle)
- Rapport annuel – marchandises payantes transportées (section 11)

Le tableau 5.1 présente des sommaires de toutes les marchandises payantes transportées, selon la catégorie de marchandises. La somme du tonnage en transport initial et des transferts de marchandises à partir des réseaux américains représente le nombre total de tonnes de marchandises transportées (sans double compte). On y présente également le tonnage déchargé et le tonnage remis à des réseaux américains.

Les tableaux 5.2 à 5.6 présentent les données régionales selon la catégorie de marchandises. Les données sur les 50 principales marchandises transportées sont présentées à le tableau 5.7, par ordre de tonnage.

Le tableau 5.8 présente des données tirées de la section sur les marchandises payantes transportées du rapport annuel (section 11). Les données des transporteurs de la catégorie I sont fournies séparément, tandis que celles des autres sociétés sont regroupées sous la catégorie II.

Qualité et limites des données

Les utilisateurs doivent tenir compte des points suivants concernant les statistiques sur les marchandises transportées par chemin de fer :

1. Le volume total du fret transporté ne tient pas compte du fret manutentionné aux gares de triage, lequel représente moins de 1% du tonnage total.
2. En ce qui concerne le trafic rail-route, les données présentées portent sur la portion du trafic pour laquelle l'expéditeur a remis une remorque ou un conteneur devant être expédié par chemin de fer. Les "marchandises diverses" remises par l'expéditeur que les sociétés ferroviaires choisissent de transporter dans leur propre remorque (ou conteneur) sur un wagon plat plutôt que dans un wagon couvert, par exemple, ne sont pas incluses. Les marchandises diverses sont comprises dans les divers autres groupes de marchandises, selon la nature des marchandises en question.

3. Data relating to loadings of bituminous coal were overstated for the years 1983-1988. Revisions apply to the number of railway cars loaded, tonnes loaded into railway cars, receipts from Canadian connections and total freight traffic of bituminous coal in Canada and British Columbia.

Please refer to notes on other data limitations pertaining to the carloading statistics in **Chapter 9, Survey Concepts and Data Limitations**.

Total Freight Tonnage by Commodity Section

Revenue freight carried by railways within Canada in 1991 are presented by commodity section in Table 5.1. Total freight traffic, excluding interlining between carriers was 245.7 million tonnes, an increase of 2.1% from the 1990 volume of 240.7 million tonnes. Of the total tonnage transported, 233.3 million tonnes were initially loaded in Canada, while 12.4 million tonnes were received from United States rail connections.

The unloaded tonnage of 205.0 million tonnes increased by 4.1 million from the 200.9 million unloaded in 1990, while deliveries to U. S. railways (including U.S. to U.S. traffic of 2.0 million) decreased by 1.1 million tonnes to 37.9 million tonnes in 1991.

Railway cars loaded in 1991 remained virtually unchanged at 3.3 million, while the average load per railway car increased to 70.6 tonnes.

Revenue Freight Receiving Initial Haul by Region and Commodity Section

The Atlantic region total (35 million tonnes) remained about the same as in 1990.

The province of Quebec handled 40.0 million tonnes up 1.1 million from the previous year, while Ontario at 35.4 million tonnes suffered a decrease of 6.3 million.

The Prairie region total of 86.4 million tonnes, an increase of 9.3 million, was the result of increased wheat shipments.

Revenue freight receiving initial haul in British Columbia at 48.7 million was a slight increase of 1.1 million tonnes from the previous year.

Leading Commodities Handled

Of the total unduplicated freight traffic of 245.7 million tonnes, bituminous coal accounted for 16.1% of the total, followed by iron ore and concentrates at

3. Les données relatives aux chargements de houille grasse ont été exagérées pour les années 1983 à 1988. Les rectifications s'appliquent au nombre de wagons chargés, au tonnage chargé sur wagons, aux recettes provenant des raccordements ferroviaires canadiens ainsi qu'au tonnage total de houille grasse au Canada et en Colombie-Britannique.

Veuillez consulter les notes explicatives spéciales sur les limites des données concernant les statistiques sur les chargements au **chapitre 9, Concepts d'enquête et limites des données**.

Tonnage total selon la catégorie de marchandises

Le tableau 5.1 présente les marchandises payantes transportées au Canada en 1991, selon la catégorie de marchandises. Le tonnage total, à l'exclusion des transferts, s'est chiffré à 245.7 millions de tonnes, en hausse de 2.1% par rapport au tonnage enregistré en 1990, qui était de 240.7 millions de tonnes. De ce tonnage total, 233.3 millions de tonnes ont été chargées au Canada, tandis que 12.4 millions de tonnes ont été reçues de raccordements ferroviaires américains.

Les déchargements de 205.0 millions de tonnes de marchandises représentaient une hausse de 4.1 millions de tonnes par rapport aux 200.9 millions de tonnes déchargées en 1990, alors que le tonnage remis aux réseaux américains (y compris des mouvements américains représentant 2.0 millions de tonnes) a diminué de 1.1 million de tonnes pour s'établir à 37.9 millions de tonnes en 1991.

Le nombre de wagons chargés en 1991 est resté presque inchangé, soit 3.3 millions, tandis que le tonnage moyen par wagon a augmenté à 70.6 tonnes.

Marchandises payantes en transport initial par région, selon la catégorie de marchandises

Le tonnage total pour la région de l'Atlantique (35 millions de tonnes) est resté à peu près le même qu'en 1990.

Au Québec, le tonnage a augmenté de 1.1 million de tonnes par rapport à l'année précédente pour s'établir à 40.0 millions de tonnes, tandis qu'il a diminué de 6.3 millions de tonnes en Ontario pour se fixer à 35.4 millions de tonnes.

Le tonnage total de 86.4 millions de tonnes pour la région des Prairies, en hausse de 9.3 millions de tonnes, est attribuable à une augmentation des expéditions de blé.

La Colombie-Britannique a enregistré une légère hausse (1.1 million de tonnes) des marchandises payantes en transport initial par rapport à l'année précédente. Le tonnage total a été de 48.7 millions de tonnes en 1991.

Principales marchandises

La houille grasse a représenté 16.1% du tonnage total (sans double compte) établi à 245.7 millions de tonnes. Veniaient ensuite les minerais et concentrés de fer, 15.7%, et

15.7% and wheat at 11.7%. The overall share of these top three ranking commodities in the total, increased to 42.7% from 38.7% in 1990. These commodities were mostly transported domestically for marine export.

Of the commodities delivered to the United States, wood products such as pulpwood chips, lumber, wood-pulp and newsprint paper; and potash were among the leaders.

Carrier Freight Tonnage by Commodity Section and Major Commodities

Railways in Canada handled 279.1 million tonnes of freight (including interline traffic of 28.8 million tonnes), an increase of 2.7% from 1990. Tonnage originating on the carriers' lines (excluding interline) totalled 250.3 million tonnes, an increase of 4.0% from 1990. Interline traffic decreased for the second consecutive year, down 2.4 million from the past year.

Freight unloadings in 1991 rose 5.1% to 210.1 million tonnes, while tonnage delivered to U.S. rail rose to 40.0 million tonnes. Freight from U.S. railways destined to Canadian points at 11.2 million tonnes and U.S. traffic over Canadian rail lines at 2.1 million tonnes changed slightly from the past year. Of the 279.1 million tonnes transported, CN handled 37.5%, CP 30.5% and the remaining 32.0% by the Class II carriers.

The transportation of crude materials (137.7 million tonnes) accounted for almost 50% of the total handled, with iron ore & concentrates and bituminous coal contributing 34.8% and 33.5% respectively of that commodity sections total. Class II carriers transported 50.0% of this sections total traffic 69.6% of which was iron ore and concentrates, while CN and CP carried 26.1% & 23.9% respectively. The commodities in this section are mostly transported domestically for marine export.

Within the fabricated materials section, wood products (lumber, building boards, woodpulp, newsprint paper) and potash were the leading items at 25.0 and 10.8 million tonnes respectively contributing to the total freight traffic of 80.1 million tonnes. Of the total, CN transported 48.6%, CP 29.8 and the Class II carriers the remaining 21.6%.

In 1991, the average load per railway car was 69.9 tonnes. CP and CN averaged 69.3 and 63.6 respectively while Class II carriers averaged 80.3 tonnes per car, this is due to the specialized nature of their operations, for example the transportation of bulk commodities such as iron ore and concentrates.

le blé, 11.7%. L'ensemble des parts de ces trois plus importantes marchandises a augmenté, passant de 38.7% en 1990 à 42.7% en 1991. Ces marchandises ont été le plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par mer.

Parmi les principales marchandises acheminées aux États-Unis, mentionnons les produits du bois tels que les copeaux de bois à pâte, le bois de construction, la pâte de bois et le papier journal; ainsi que la potasse.

Tonnage selon la catégorie de marchandises et les principales marchandises

Les sociétés ferroviaires canadiennes ont transporté 279.1 tonnes de marchandises payantes (y compris 28.8 millions de tonnes de transferts) en 1991, soit une augmentation de 2.7% par rapport à 1990. Le tonnage transporté initialement sur les voies des sociétés déclarantes (à l'exclusion de tous les transferts) a totalisé 250.3 millions de tonnes, soit 4.0% de plus qu'en 1990. Le tonnage des transferts a baissé pour la deuxième année d'affilée, s'établissant à 2.4 millions de tonnes de moins que l'année précédente.

Les marchandises déchargées en 1991 ont augmenté de 5.1% pour atteindre 210.1 millions de tonnes, alors que le tonnage remis aux réseaux américains a augmenté, totalisant 40.0 millions de tonnes. Les données sur les marchandises acheminées des réseaux américains aux réseaux canadiens et celles des réseaux américains empruntant des réseaux canadiens ont légèrement changé par rapport à l'année précédente, s'établissant à 11.2 millions de tonnes et 2.1 millions de tonnes respectivement. Le CN a transporté 37.5% du tonnage total de 279.1 millions de tonnes, le CP, 30.5%, et les transporteurs de la catégorie II, 32.0%.

Les matières brutes (137.7 millions de tonnes) ont représenté presque 50% du tonnage total. Dans cette catégorie de marchandises, les minerais et concentrés de fer et la houille grasse ont représenté 34.8% et 33.5% respectivement du tonnage total. Les transporteurs de la catégorie II ont transporté 50.0% du tonnage total de matières brutes, dont 69.6% se composaient de minerais et concentrés de fer. Les parts du CN et du CP étaient de 26.1% et 23.9% respectivement. Ces marchandises sont le plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par mer.

Parmi les demi-produits, les produits du bois (tels que le bois de construction, les panneaux de bois, la pâte de bois et le papier journal) et la potasse étaient les marchandises les plus importantes, représentant respectivement 25.0 millions de tonnes et 10.8 millions de tonnes du tonnage total de 80.1 millions de tonnes. Le CN a transporté 48.6% du tonnage total, le CP, 29.8%, et les transporteurs de la catégorie II, 21.6%.

En 1991, le tonnage moyen par wagon était de 69.9 tonnes. La moyenne était de 69.3 tonnes pour le CP et de 63.6 tonnes pour le CN, alors qu'elle était de 80.3 tonnes pour les transporteurs de la catégorie II, différence attribuable au caractère particulier de leurs opérations, par exemple le transport de marchandises telles que les minerais et concentrés de fer.

Table 5.1

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul within Canada, by Commodity Section, 1991

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail – En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points À destination du Canada	Destined to United States points À destination des États-Unis
			Cars – Wagons	Tonnes
I Live animals (C.L.)	1	88	1	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	473,515	38 717 805	1 900 528	468 527
III Crude materials, inedible (C.L.)	1,367,239	116 547 215	2 152 217	289 742
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	873,178	63 380 995	4 122 231	1 184 107
V End-products, inedible (C.L.)	144,051	2 704 122	681 750	19 357
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	447,382	11 917 321	1 554 756	14 908
VII Non-carload freight	...	22 184	–	14
Grand total, carload and non carload traffic	3,305,366	233 289 690	10 411 453	1 976 640

Table 5.2

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Atlantic Provinces, by Commodity Section, 1991

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail – En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points À destination du Canada	Destined to United States points À destination des États-Unis
			Cars – Wagons	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	2,466	168 980	1 564	16 313
III Crude materials, inedible (C.L.)	341,594	29 760 649	955	2 057
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	40,664	3 120 295	287 035	313 482
V End-products, inedible (C.L.)	8,474	80 396	338	99
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	54,085	1 460 521	–	–
VII Non-carload freight	...	3 266	–	–
Grand total, carload and non carload traffic	447,283	34 594 102	289 891	331 943

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Tableau 5.1

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer au Canada, selon le catégorie de marchandises, 1991

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes	
89	–	89	–	Animaux vivants (charge complète) I
41 086 860	16.724	37 025 927	2 781 762	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
118 989 174	48.433	114 907 321	3 582 097	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
68 687 333	27.958	38 956 039	28 428 338	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
3 405 229	1.386	2 086 347	1 418 782	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
13 486 985	5.490	11 969 223	1 690 254	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
22 198	.009	22 335	327	Trafic des chargements de détail VII
245 677 783	100.000	204 967 263	37 901 535	Total général, charge complète et chargements de détail

Tableau 5.2

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces de l'Atlantique, selon le catégorie de marchandises, 1991

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes	
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète) I
186 857	.531	461 127	17 948	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
29 763 661	84.518	9 354 580	138 022	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
3 720 812	10.566	3 726 570	223 649	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
80 833	.230	189 866	1 634	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
1 460 521	4.147	1 858 990	333	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
3 266	.009	7 243	–	Trafic des chargements de détail VII
35 215 936	100.000	15 598 383	381 575	Total général, charge complète et chargements de détail

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Table 5.3

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Quebec, by Commodity Section, 1991

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail - En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points À destination du Canada	Destined to United States points À destination des États-Unis
			Cars - Wagons	Tonnes
I Live animals (C.L.)	1	88	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	3,848	177 492	31 574	18 624
III Crude materials, inedible (C.L.)	259,712	23 117 312	216 789	91 803
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	177,324	11 791 642	282 170	250 563
V End-products, inedible (C.L.)	7,842	158 623	114 717	2 377
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	129,076	3 704 530	12 193	369
VII Non-carload freight	...	15 366	-	-
Grand total, carload and non carload traffic	577,803	38 965 042	657 437	363 732

Table 5.4

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Ontario, by Commodity Section, 1991

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail - En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points À destination du Canada	Destined to United States points À destination des États-Unis
			Cars - Wagons	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	43,379	3 367 818	603 028	432 377
III Crude materials, inedible (C.L.)	124,585	8 863 706	864 670	152 129
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	161,148	11 162 117	2 082 631	521 653
V End-products, inedible (C.L.)	104,287	2 102 078	373 968	16 810
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	134,519	3 567 319	1 320 560	8 713
VII Non-carload freight	...	2 146	-	14
Grand total, carload and non carload traffic	567,918	29 065 181	5 244 859	1 131 696

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Tableau 5.3

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de Québec, selon la catégorie de marchandises, 1991

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes	
88	–	–	–	Animaux vivants (charge complète) I
227 690	.569	2 856 594	648 202	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
23 425 904	58.585	44 395 880	759 206	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
12 324 375	30.822	6 896 450	5 521 610	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
275 717	.690	504 252	128 771	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
3 717 092	9.296	3 122 707	25 752	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
15 366	.038	9 478	–	Trafic des chargements de détail VII
39 986 211	100.000	57 785 360	7 083 539	Total général, charge complète et chargements de détail

Tableau 5.4

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de l'Ontario, selon la catégorie de marchandises, 1991

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes	
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète) I
4 403 223	12.424	13 931 188	579 575	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
9 880 505	27.878	11 671 569	558 693	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
13 766 401	38.842	9 694 268	6 662 697	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
2 492 856	7.034	583 315	1 199 813	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
4 896 592	13.816	2 239 102	1 530 095	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
2 160	.006	531	327	Trafic des chargements de détail VII
35 441 736	100.000	38 119 970	10 531 194	Total général, charge complète et chargements de détail

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Table 5.5

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Prairie Provinces, Yukon or Northwest Territories, by Commodity Section, 1991

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail – En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points À destination du Canada	Destined to United States points À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	419,486	34 668 263	1 140 198	1 213
III Crude materials, inedible (C.L.)	245,171	21 380 819	601 423	30 169
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	318,173	25 697 095	663 103	7 599
V End-products, inedible (C.L.)	8,128	115 306	149 741	71
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	68,961	1 725 959	169 645	5 826
VII Non-carload freight	...	408	–	–
Grand total, carload and non carload traffic	1,059,919	83 587 839	2 724 099	44 878

Table 5.6

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of British Columbia, by Commodity Section, 1991

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail – En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points À destination du Canada	Destined to United States points À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	1	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	4,336	335 252	124 164	–
III Crude materials, inedible (C.L.)	396,177	33 424 729	468 380	13 584
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	175,869	11 609 846	807 292	90 810
V End-products, inedible (C.L.)	15,320	247 719	42 986	–
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	60,741	1 458 992	52 358	–
VII Non-carload freight	...	998	–	–
Grand total, carload and non carload traffic	652,443	47 077 526	1 495 167	104 391

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Tableau 5.5

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces des Prairies, dans le Yukon ou les Territoires du Nord-ouest, selon le catégorie de marchandises, 1991

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes	
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète) I
35 809 674	41.467	1 130 578	711 791	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
22 012 411	25.490	3 581 640	1 875 241	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
26 367 797	30.534	5 491 491	12 353 947	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
265 118	.307	569 390	16 779	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
1 901 430	2.202	2 519 825	120 711	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
408	–	3 164	–	Trafic des chargements de détail VII
86 356 816	100.000	13 296 078	15 078 460	Total général, charge complète et chargements de détail

Tableau 5.6

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique, selon le catégorie de marchandises, 1991

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States	Catégorie de marchandises
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes	
1	–	89	–	Animaux vivants (charge complète) I
459 416	.944	18 646 440	824 246	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète) II
33 906 693	69.656	45 903 652	250 935	Matières brutes, non comestibles (charge complète) III
12 507 948	25.696	13 147 260	3 666 435	Demi-produits, non comestibles (charge complète) IV
290 705	.597	239 524	71 785	Produits finals, non comestibles (charge complète) V
1 511 350	3.105	2 228 599	13 363	Transports spéciaux (charge complète) ¹ VI
998	.002	1 919	–	Trafic des chargements de détail VII
48 677 084	100.000	80 167 472	4 826 767	Total général, charge complète et chargements de détail

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Table 5.7

Leading Commodities Transported by Railways within Canada, 1991

Commodity No.	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Received from United States rail En provenance des États-Unis	
				Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons
					Destined to Canadian points
238 Bituminous coal	435,549	39 119 794	329 558	42 986	
208 Iron ore and concentrates	415,207	38 601 546	479		
034 Wheat	327,476	27 982 951	649 255	25 131	
416 Muriate of potassium(potash)	118,674	10 739 984	2 188	362	
630 C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) ¹	216,797	7 001 414	1 257 605	6 309	
308 Lumber	116,642	7 340 686	95 468	137 582	
330 Woodpulp	99,043	6 996 190	170 144	162 604	
190 Pulpwood chips	121,332	6 860 213	3 352	2 106	
024 Barley	68,642	5 412 706	61 633	5 934	
290 Sulphur, n.e.s.	53,704	4 893 493	182		
334 Newsprint paper	72,173	4 361 421	5 620	2 675	
202 Bauxite ore and alumina	47,589	4 235 619	36 966	89	
276 Gypsum	50,440	4 226 857	112	84	
628 T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) ¹	174,183	3 176 420	219 192		
214 Nickel-copper ores and concentrates	46,426	3 376 836	—		
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s.	35,803	2 834 053	76 562	66 475	
170 Rapeseed	33,803	2 671 650	21 376		
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg)	38,211	2 415 560	172 733	85 197	
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s.	26,038	2 284 882	248 704	5 355	
382 Sulphuric acid	22,471	1 990 290	41 244	3 963	
400 Hydrocarbons and their derivatives	20,567	1 623 302	91 604	10 888	
402 Alcohols and their derivatives	19,806	1 621 649	34 339	8 199	
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms	16,844	1 292 250	252 482	47 091	
516 Portland cement, standard	15,894	1 399 764	128 757		
554 Passenger automobiles and chassis	65,243	1 282 009	207 647	4 613	
228 Iron and steel scrap	17,305	1 049 369	386 589	8 579	
240 Lignite coal	15,189	1 297 529	14 275		
336 Groundwood printing and specialty paper	11,401	685 743	225 526	372 605	
442 Fuel oil, n.e.s.	19,490	1 234 787	36 677		
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s.	15,842	1 191 307	20 435	42 792	
288 Liquid sulphur	13,938	1 235 488	1 527	1 331	
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s.	12,837	1 015 734	205 687	2 402	
204 Copper ores and concentrates	11,771	1 039 794	120 064		
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic)	36,010	1 093 637	800		
182 Logs and bolts of wood	16,025	1 016 368	7 093	3 270	
468 Sheet and strip, steel	13,313	957 391	43 809	2 028	
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s.	8,915	768 364	188 962	23 760	
282 Phosphate rock	10,528	950 488	9 945		
222 Zinc ore and concentrates	10,576	885 569	32 564		
026 Corn	5,886	514 861	190 799	150 555	
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s.	10,811	776 771	65 755		
558 Road motor vehicles, n.e.s.	44,387	749 061	57 251	60	
322 Wood building boards, n.e.s.	9,415	622 939	139 150	31 024	
438 Diesel fuel	10,620	789 219	180		
134 Soyabean oil meal	3,817	307 531	421 392	52 673	
446 Petroleum coke	4,219	333 238	407 755	28 739	
344 Paperboard, n.e.s.	13,122	644 237	84 227	18 739	
380 Chemical elements	8,382	655 225	27 177	39 821	
188 Pulpwood logs	11,057	715 420	—	4 120	
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s.	9,078	622 937	44 190	29 566	

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Table 5.7

Principales marchandises transportées par chemin de fer au Canada, 1991

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Type de marchandises	Nº
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
39 492 338	16.075	38 254 234	607 914	Houille grasse	238
38 602 025	15.712	38 615 867	—	Minéraux et concentrés de fer	208
28 657 337	11.665	26 702 212	794 800	Blé	034
10 742 534	4.373	6 761 098	3 882 670	Chlorure (muriate) de potassium	416
8 265 328	3.364	6 913 074	1 294 510	C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) ¹	630
7 573 736	3.083	2 206 613	5 070 896	Bois de construction	308
7 328 938	2.983	4 159 299	2 656 468	Pâte de bois	330
6 865 671	2.795	6 817 525	15 332	Copeaux de bois à pâte	190
5 480 273	2.231	4 985 338	370 617	Orge	024
4 893 675	1.992	4 891 097	477	Soufre n.d.a.	290
4 369 716	1.779	841 059	3 486 803	Papier journal	334
4 272 674	1.739	3 662 699	500 674	Minéraux de bauxite et alumine	202
4 227 053	1.721	4 176 930	252	Gypse	276
3 395 612	1.382	3 287 078	155 173	R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) ¹	628
3 376 836	1.374	3 388 767	—	Minéraux et concentrés de nickel-cuivre	214
2 977 090	1.212	1 720 669	1 284 616	Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	388
2 693 026	1.096	2 635 356	564	Colza	170
2 673 490	1.088	1 310 666	1 398 970	Gaz raffinés et manufacturés, combustibles	450
2 538 941	1.033	1 386 505	1 320 461	Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	418
2 035 497	.829	1 387 360	784 675	Acide sulfurique	382
1 725 794	.702	1 010 461	669 746	Hydrocarbures et leurs dérivés	400
1 664 187	.677	1 379 221	278 606	Alcools et leurs dérivés	402
1 591 823	.648	1 009 456	574 251	Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	426
1 528 521	.622	878 948	601 093	Ciment portland ordinaire	516
1 494 269	.608	799 698	729 888	Voitures particulières et châssis	554
1 444 537	.588	1 264 037	251 311	Ferraille de fer et d'acier	228
1 311 804	.534	1 237 012	—	Lignites	240
1 283 874	.523	183 488	905 281	Papier de pâte mécanique et papier spécial	336
1 271 464	.518	1 011 003	190 244	Mazout n.d.a.	442
1 254 534	.511	1 205 641	48 277	Pierre calcaire concassée n.d.a.	270
1 238 346	.504	71 522	1 170 213	Soufre liquide	288
1 223 823	.498	845 854	441 532	Produits chimiques industriels n.d.a.	432
1 159 858	.472	1 182 268	—	Minéraux et concentrés de cuivre	204
1 094 437	.445	1 276 111	365	Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	626
1 026 731	.418	1 015 680	12 470	Billes et billets de bois	182
1 003 228	.408	815 119	175 422	Feuilles et feuillards d'acier	468
981 086	.399	625 425	309 033	Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	394
960 433	.391	960 431	86	Roche phosphatée	282
918 133	.374	906 985	52 521	Minéraux et concentrés de zinc	222
856 215	.349	439 752	411 790	Mais	026
842 526	.343	159 726	843 721	Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	480
806 372	.328	429 662	404 351	Véhicules automobiles routiers n.d.a.	558
793 113	.323	391 525	333 883	Panneaux de bois de construction n.d.a.	322
789 399	.321	645 934	52 873	Carburant diesel	438
781 596	.318	716 764	93 649	Tourteaux de soja	134
769 732	.313	605 891	137 853	Coke de pétrole	446
747 203	.304	561 346	171 638	Carton n.d.a.	344
722 223	.294	287 258	448 669	Éléments chimiques	380
719 540	.293	710 291	7 457	Billes de bois à pâte	188
696 693	.284	606 657	101 213	Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	138

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991

Commodity – Produit	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
	Canadian National	Canadian Pacific		
	Canadien National	Canadien Pacifique		
No. No.				
SECTION I				
Live animals (C.L.) – Animaux vivants (charge complète)				
991 Total – Total				
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	–	1	1
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	–	88	88
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	–	–
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	–
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–
06 Total carried – Total transporté ¹	"	–	88	88
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	–	88	88
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	–	–
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	–	–
SECTION II				
Food, feed, beverages and tobacco (C.L.) – Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)				
024 Barley – Orge				
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	46 286	21 998	971
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 615 256	1 770 859	77 093
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	33 072	43 685	38 599
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	29 024	32 607	676
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	5 703	230	–
15 Total carried – Total transporté ¹	"	3 683 055	1 847 381	116 368
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	3 304 352	1 726 337	47 361
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	155 512	17 055	68 677
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	223 191	103 989	330
026 Corn – Maïs				
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	3 069	1 550	1 981
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	265 343	136 060	171 631
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	56 608	5 578	17 220
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	69 188	93 639	61 926
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	140 374	10 184	25 949
24 Total carried – Total transporté ¹	"	531 513	245 461	276 726
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	285 354	113 287	69 005
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	51 731	40 820	56 841
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	194 429	91 353	150 880

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No. Nº	Class I – Classe I		Total class II Total catégorie II	Grand total all railways Total général de tous les chemins de fer
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacific		
034 Wheat – Blé					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	153 292	171 737	3 240	328 269
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	12 734 290	15 036 845	276 625	28 047 760
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	90 350	35 670	52 768	178 788
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	166 010	485 881	2 609	654 500
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	17 394	5 223	3 052	25 669
33 Total carried – Total transporté ¹	"	13 008 044	15 563 619	335 054	28 906 717
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	12 611 436	14 966 321	57 301	27 635 058
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	198 592	24 794	216 893	440 279
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	198 018	572 502	60 862	831 382
134 Soyabean oil meal – Tourteaux de soja					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	939	3 116	–	4 055
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	73 657	251 958	–	325 615
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	26 806	777	37 721	65 304
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	378 381	94 404	173	472 958
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	50 991	13 052	210	64 253
42 Total carried – Total transporté ¹	"	529 835	360 191	38 104	928 130
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	407 527	306 228	37 739	751 494
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	68 676	8 308	–	76 984
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	53 633	45 654	364	99 651
136 Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	3 646	4 854	706	9 206
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	261 293	362 566	51 095	674 954
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	42 121	3 233	40 616	85 970
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 721	6 123	143	7 987
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	68	109	420	597
06 Total carried – Total transporté ¹	"	305 203	372 031	92 274	769 508
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	204 722	244 020	15 699	464 441
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	50 713	49 911	832	101 456
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	49 768	78 100	75 744	203 612

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No. Nº	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacific		
992 Total – Total					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	244 012	226 191	8 808	479 011
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	19 379 036	19 030 610	675 974	39 085 620
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	355 037	147 263	392 494	894 794
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	902 190	950 871	197 840	2 050 901
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	316 333	109 436	102 539	528 308
15 Total carried – Total transporté ¹	"	20 952 596	20 238 180	1 368 847	42 559 623
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	19 114 292	18 812 410	487 852	38 414 554
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	625 889	255 211	412 049	1 293 149
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 212 414	1 170 559	468 942	2 851 915
SECTION III					
Crude materials, inedible (C.L.) – Matières brutes, non comestibles (charge complète)					
170 Rapeseed – Colza					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	22 071	11 181	641	33 893
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 730 835	898 475	49 323	2 678 633
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	983	97	–	1 080
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	23 325	–	689	24 014
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
24 Total carried – Total transporté ¹	"	1 755 143	898 572	50 012	2 703 727
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 750 146	898 181	30 112	2 678 439
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	4 663	161	19 900	24 724
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des Etats-Unis	"	334	230	–	564
182 Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	4 182	6 423	6 151	16 756
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	235 179	383 600	435 050	1 053 829
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer au Canada	"	7 876	4 178	–	12 054
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	6 757	337	–	7 094
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	3 268	–	3 268
33 Total carried – Total transporté ¹	"	249 812	391 383	435 050	1 076 245
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	235 397	387 420	430 356	1 053 173
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	6 003	36	4 269	10 308
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des Etats-Unis	"	8 411	3 926	424	12 761

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No. Nº	Class I – Classe I		Total class II Total catégorie II	Grand total all railways Total général de tous les chemins de fer
		Canadian National Canadien National	Canadian Pacific Canadien Pacifique		
188 Pulpwood logs – Billes de bois à pâte					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	7 462	2 854	2 447	12 763
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	444 048	226 726	138 051	808 825
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 099	–	–	1 099
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	–	–
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	4 120	–	–	4 120
42 Total carried – Total transporté ¹	"	449 267	226 726	138 051	814 044
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	439 251	226 726	137 651	803 628
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	2 558	–	400	2 958
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	7 457	–	–	7 457
190 Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	60 195	15 633	46 260	122 088
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 317 951	690 439	2 893 184	6 901 574
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	68 069	47 160	24 952	140 181
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	3 649	–	–	3 649
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	866	–	1 723	2 589
06 Total carried – Total transporté ¹	"	3 390 535	737 599	2 919 859	7 047 993
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	3 311 491	737 579	2 804 835	6 853 905
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	65 001	20	113 159	178 180
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	14 043	–	1 866	15 909
202 Bauxite ore and alumina – Minéraux de bauxite et alumine					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	6 964	57	40 568	47 589
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	595 279	5 149	3 635 189	4 235 617
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 992	5 657	243 224	251 873
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	8 342	28 258	1 145	37 745
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	89	89
15 Total carried – Total transporté ¹	"	606 613	39 064	3 879 647	4 525 324
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	335 480	38 707	3 299 169	3 673 356
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	4 926	357	339 079	344 362
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	266 207	–	241 398	507 605

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8
Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8
Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No.	Nº	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
			Canadian National	Canadian Pacific		
204 Copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de cuivre						
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#		4 285	5 664	1 936	11 885
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T		370 853	507 867	170 960	1 049 680
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer au Canada	"		28 428	–	147 473	175 901
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"		61 305	58 762	21	120 088
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"		–	–	–	–
24 Total carried – Total transporté ¹	"		460 586	566 629	318 454	1 345 669
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"		449 307	439 969	314 413	1 203 689
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"		11 278	126 660	4 041	141 979
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"		–	–	–	–
208 Iron ore and concentrates – Minerais et concentrés de fer						
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#		68	30	415 147	415 245
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T		5 548	2 589	38 596 601	38 604 738
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer au Canada	"		6 309	–	9 346 000	9 352 309
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"		3 383	–	–	3 383
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"		–	–	–	–
33 Total carried – Total transporté ¹	"		15 240	2 589	47 942 601	47 960 430
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"		15 241	2 589	38 595 347	38 613 177
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"		–	–	9 347 254	9 347 254
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"		–	–	–	–
214 Nickel-copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de nickel-cuivre						
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#		444	45 982	–	46 426
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T		39 700	3 337 133	–	3 376 833
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer au Canada	"		13 456	1 887	–	15 343
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"		–	–	572	572
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"		–	–	–	–
42 Total carried – Total transporté ¹	"		53 156	3 339 020	572	3 392 748
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"		53 156	3 335 609	572	3 389 337
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"		–	3 411	–	3 411
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"		–	–	–	–

See footnotes at end of tables.
 Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
	Canadian National	Canadian Pacific		
	Canadien National	Canadien Pacifique		
No. Nº			Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer
222 Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc				
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5 173	2 784	2 696
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	427 687	237 059	226 676
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 340	33 090	122 448
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	647	28 192	3 838
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	32 677
06 Total carried – Total transporté ¹	"	436 674	298 341	352 962
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	426 192	175 850	304 991
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	10 482	122 490	47 450
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	–	521
			521	521
228 Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier				
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	12 829	4 022	1 694
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	796 633	212 955	117 055
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	46 182	4 250	60 266
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	99 109	241 474	56 456
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 961	64	6 603
15 Total carried – Total transporté ¹	"	943 885	458 743	240 380
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	864 181	428 442	23 145
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	4 705	3 142	57 485
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	75 000	27 159	159 749
		75 000	27 159	159 749
238 Bituminous coal – Houille grasse				
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	114 105	196 123	125 321
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	10 296 187	18 389 385	10 434 222
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	6 578 825	–	719
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	26 943	68	302 584
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	42 987
24 Total carried – Total transporté ¹	"	16 901 955	18 389 453	10 780 512
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	16 901 715	17 767 431	4 050 762
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	57 258	6 686 654
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	241	564 764	43 096
		241	564 764	43 096

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8
Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8
Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No.	Nº	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
			Canadian National	Canadian Pacific		
			Canadien National	Canadien Pacifique		
240 Lignite coal – Lignites						
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#		1 501	13 688	–	15 189
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T		102 003	1 195 525	–	1 297 528
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"		331 708	–	–	331 708
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"		43	–	14 232	14 275
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"		–	–	–	–
33 Total carried – Total transporté ¹	"		433 754	1 195 525	14 232	1 643 511
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"		433 754	843 440	14 232	1 291 426
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"		–	352 085	–	352 085
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"		–	–	–	–
250 Clay – Argile						
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#		99	189	982	1 270
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T		7 385	11 606	83 548	102 539
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer au Canada	"		37 749	127 782	18 384	183 915
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"		205 684	184 133	55 675	445 492
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"		15 018	12 668	1 676	29 362
42 Total carried – Total transporté ¹	"		265 836	336 189	159 283	761 308
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"		238 897	205 844	114 469	559 210
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"		1 143	6 969	42 561	50 673
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"		25 796	123 376	2 253	151 425
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s. – Pierre calcaire concassée n.d.a.						
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#		16,399	696	2,355	19,450
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T		1 161 964	53 898	140 428	1 356 290
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer au Canada	"		1 514	–	360	1 874
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"		1 186	19 234	180	20 600
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"		25 957	–	16 834	42 791
06 Total carried – Total transporté ¹	"		1 190 621	73 132	157 802	1 421 555
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"		1 163 201	66 831	140 968	1 371 000
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"		272	2 004	–	2 276
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"		27 148	4 296	16 834	48 278

See footnotes at end of tables.
 Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No.	Nº	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
			Canadian National	Canadian Pacific		
			Canadien National	Canadien Pacifique	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer
276 Gypsum – Gypse						
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	28,291	22,149	–	50,440	
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 609 754	1 617 106	–	4 226 860	
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 923	101	125 107	133 131	
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	68	44	112	
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	83	–	83	
15 Total carried – Total transporté ¹	"	2 617 677	1 617 358	125 151	4 360 186	
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 617 678	1 506 039	125 151	4 248 868	
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	111 067	–	111 067	
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	252	–	252	
282 Phosphate rock – Roche phosphatée						
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	8,986	1,542	–	10,528	
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	810 083	140 406	–	950 489	
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	86	136	222	
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	90	9 852	–	9 942	
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–	
24 Total carried – Total transporté ¹	"	810 173	150 344	136	960 653	
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	810 173	150 258	–	960 431	
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	–	136	136	
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	86	–	86	
284 Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline						
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	8,038	432	90	8,560	
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	710 669	39 010	8 011	757 690	
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	6 376	98 422	35 298	140 096	
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	68	–	26 800	26 868	
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	17 413	–	–	17 413	
33 Total carried – Total transporté ¹	"	734 526	137 432	70 109	942 067	
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	663 859	131 424	9 725	805 008	
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	44 526	92	58 469	103 087	
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	26 141	5 917	1 915	33 973	

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No. Nº	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
288 Liquid sulphur – Soufre liquide					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5 238	8 366	343	13 947
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	461 368	744 710	30 188	1 236 266
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	601	2 439	12 739	15 779
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	651	440	434	1 525
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	1 331	–	1 331
42 Total carried – Total transporté ¹	"	462 620	748 920	43 361	1 254 901
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	26 367	41 423	7 847	75 637
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	627	933	5 001	6 561
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	435 626	706 563	30 513	1 172 702
290 Sulphur, n.e.s. – Soufre n.d.a.					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	30 442	18 753	4 509	53 704
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 726 439	1 750 886	416 170	4 893 495
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	126	–	4 450	4 576
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	181	–	–	181
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
06 Total carried – Total transporté ¹	"	2 726 746	1 750 886	420 620	4 898 252
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 720 874	1 750 482	420 482	4 891 838
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	5 801	–	138	5 939
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	73	404	–	477
993 Total – Total					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	349 844	369 748	658 420	1 378 012
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	27 808 384	31 415 716	57 947 242	117 171 342
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 235 009	419 998	10 256 849	17 911 856
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	744 566	970 247	571 511	2 286 324
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	134 623	37 691	123 044	295 358
15 Total carried – Total transporté ¹	"	35 922 582	32 843 652	68 898 646	137 664 880
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	34 614 041	30 244 325	51 281 685	116 140 051
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	210 791	839 933	16 840 278	17 891 002
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 097 752	1 759 390	776 680	3 633 822

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No.	Canadian National	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways				
			Canadian Pacific	Total catégorie II						
SECTION IV										
Fabricated materials, inedible (C.L.) – Demi-produits, non comestibles (charge complète)										
308 Lumber – Bois de construction										
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	49 552	14 889	54 933	119 374					
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 999 062	1 055 187	3 445 425	7 499 674					
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 470 875	356 092	382 271	2 209 238					
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	36 746	39 419	28 945	105 110					
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	50 740	7 829	91 237	149 806					
24 Total carried – Total transporté ¹	"	4 557 423	1 458 527	3 947 878	9 963 828					
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 486 578	369 891	571 439	2 427 908					
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	157 524	78 713	1 992 785	2 229 022					
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	2 913 320	1 009 923	1 383 654	5 306 897					
322 Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a.										
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	7 385	1 101	1 324	9 810					
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	489 628	73 646	86 233	649 507					
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	105 517	18 003	267 205	390 725					
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	30 866	80 191	36 726	147 783					
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	5 741	24 775	1 101	31 617					
33 Total carried – Total transporté ¹	"	631 752	196 615	391 265	1 219 632					
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	267 463	98 685	104 733	470 881					
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	233 993	88 377	16 877	339 247					
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	130 296	9 554	269 655	409 505					
330 Woodpulp – Pâte de bois										
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	42 472	33 729	23 319	99 520					
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 018 438	2 346 431	1 664 360	7 029 229					
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	94 061	55 766	510 495	660 322					
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	91 833	75 232	30 848	197 913					
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	52 315	111 956	1 044	165 315					
42 Total carried – Total transporté ¹	"	3 256 647	2 589 385	2 206 747	8 052 779					
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 580 397	1 103 499	1 583 880	4 267 776					
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	118 714	537 886	367 638	1 024 238					
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 557 535	948 000	255 227	2 760 762					

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.6
Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.6
Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No.	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
			Canadian National	Canadian Pacific		
			Canadien National	Canadien Pacifique	Total catégorie II	
334 Newsprint paper – Papier journal						
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	40 569	23 131	11 200	74 900	
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 419 119	1 408 771	698 312	4 526 202	
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	119 801	35 119	1 075 174	1 230 094	
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 788	3 114	438	6 340	
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	524	1 168	983	2 675	
06 Total carried – Total transporté ¹	"	2 542 232	1 448 172	1 774 907	5 765 311	
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	541 578	307 354	62 443	911 375	
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	36 617	371 323	733 666	1 141 606	
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 964 037	769 494	978 797	3 712 328	
336 Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial						
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	8 800	2 651	31	11 482	
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	532 794	156 468	1 705	690 967	
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	72 928	3 133	110 568	186 629	
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	23 343	200 878	3 640	227 861	
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	179 555	179 962	13 269	372 786	
15 Total carried – Total transporté ¹	"	808 620	540 441	129 182	1 478 243	
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	173 123	37 729	4 149	215 001	
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 651	222 885	111	224 647	
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	633 845	279 827	124 923	1 038 595	
344 Paperboard, n.e.s. – Carton n.d.a.						
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9 774	3 796	132	13 702	
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	461 380	203 918	4 398	669 696	
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	12 282	1 634	25 531	39 447	
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	42 951	38 573	17 319	98 843	
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	6 421	13 244	–	19 665	
24 Total carried – Total transporté ¹	"	523 034	257 369	47 248	827 651	
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	436 964	149 595	34 637	621 196	
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 635	18 085	8 212	27 932	
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	84 435	89 690	4 398	178 523	

See footnotes at end of tables.
 Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No.	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
			Canadian National	Canadian Pacific		
			Canadien National	Canadien Pacifique	Total catégorie II	Total général de tous les chemins de fer

380 Chemical elements – Éléments chimiques

28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	4 964	401	3 101	8 466
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	391 497	30 792	239 437	661 726
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 226	39 883	45 780	87 889
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	7 074	13 228	8 496	28 798
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	3 691	–	36 793	40 484
33	Total carried – Total transporté ¹	"	404 488	83 903	330 506	818 897
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	189 506	74 576	30 159	294 241
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	22 694	244	24 327	47 265
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	192 289	9 082	276 018	477 389

382 Sulphuric acid – Acide sulfurique

37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	8 121	6 822	9 167	24 110
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	699 358	623 348	805 806	2 128 512
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	309 980	474 536	72 937	857 453
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	23 404	2 224	23 549	49 177
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	5 912	–	–	5 912
42	Total carried – Total transporté ¹	"	1 038 654	1 100 108	902 292	3 041 054
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	769 833	568 903	97 868	1 436 604
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	25 355	56 980	687 815	770 150
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	243 466	474 225	116 609	834 300

388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.

01	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	19 646	12 864	3 880	36 390
02	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 642 804	930 950	304 079	2 877 833
03	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 053	93 533	67 508	168 094
04	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	40 734	37 842	5 996	84 572
05	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	11 561	1 397	55 959	68 917
06	Total carried – Total transporté ¹	"	1 702 152	1 063 722	433 542	3 199 416
07	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 335 774	391 041	36 798	1 763 613
08	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	71 367	16 046	49 123	136 536
09	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	295 011	656 636	347 619	1 299 266

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.6
Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.6
Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No. Nº	Class I – Classe I		Total class II Total catégorie II	Grand total all railways Total général de tous les chemins de fer
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacific		
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	4 860	3 043	1 156	9 059
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	411 389	271 123	96 679	779 191
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	40 201	7 808	23 126	71 135
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	50 252	118 937	31 573	200 762
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	2 151	2 370	19 587	24 108
15 Total carried – Total transporté ¹	"	503 993	400 238	170 965	1 075 196
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	346 789	208 581	89 815	645 185
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	25 188	34 270	39 173	98 631
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	132 016	157 388	41 977	331 381
400 Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9 896	8 344	2 740	20 980
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	796 818	641 664	215 928	1 654 410
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	4 519	29 017	21 175	54 711
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	20 667	2 928	75 337	98 932
23 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	7 507	–	4 376	11 883
24 Total carried – Total transporté ¹	"	829 511	673 609	316 816	1 819 936
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	617 594	380 011	75 774	1 073 379
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	25 355	4 980	29 349	59 684
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	186 561	288 619	211 694	686 874
402 Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	7 362	12 399	165	19 926
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	540 681	1 078 495	10 111	1 629 287
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	4 914	4 710	104 624	114 248
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	7 702	23 589	5 194	36 485
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	1 457	6 742	8 199
33 Total carried – Total transporté ¹	"	553 297	1 108 251	126 871	1 788 219
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	432 743	916 765	34 044	1 383 552
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	59 097	28 328	4 785	92 210
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	61 458	163 158	87 843	312 459

See footnotes at end of tables.
 Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No.	Nº	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
			Canadian National	Canadian Pacific		
			Canadien National	Canadien Pacifique		
416 Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium						
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#		69 380	49 360	3	118 743
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	6 275 696	4 470 085	269	10 746 050	
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"		378	2 531	23 954	26 863
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"		–	2 022	164	2 186
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"		–	363	–	363
42 Total carried – Total transporté ¹	"	6 276 074	4 475 001	24 387	10 775 462	
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	4 917 010	1 955 428	447	6 872 885	
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"		17 436	125	164	17 725
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 341 628	2 519 448	23 777	3 884 853	
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.						
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	11 539	13 863	887	26 289	
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	979 742	1 252 198	74 740	2 306 680	
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"		13 481	145 239	98 134	256 854
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	69 646	171 183	18 211	259 040	
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	355	4 931	68	5 354	
06 Total carried – Total transporté ¹	"	1 063 224	1 573 551	191 153	2 827 928	
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	770 298	603 029	27 504	1 400 831	
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"		63 054	7 846	11 705	82 605
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	229 872	962 675	151 945	1 344 492	
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilées & formes de base						
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	15 442	1 697	1 661	18 800	
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 173 166	134 895	133 167	1 441 228	
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"		23 565	69 022	77 038	169 625
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	128 947	134 154	19 303	282 404	
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	3 069	10 046	34 347	47 462	
15 Total carried – Total transporté ¹	"	1 328 747	348 117	263 855	1 940 719	
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	780 388	275 883	92 063	1 148 334	
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"		83 150	20 737	56 190	160 077
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	465 209	51 496	115 601	632 306	

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8
Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8
Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No. Nº	Class I – Classe I		Total class II Total catégorie II	Grand total all railways Total général de tous les chemins de fer
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacific		
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a.					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	8 012	4 162	775	12 949
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	652 652	311 555	57 999	1 022 206
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	69 760	8 181	4 505	82 446
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	181 108	41 094	19 707	241 909
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	590	391	1 495	2 476
24 Total carried – Total transporté ¹	"	904 110	361 221	83 706	1 349 037
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	488 276	339 827	49 167	877 270
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	10 122	9 622	4 149	23 893
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	405 711	11 773	30 391	447 875
438 Diesel fuel – Carburant diesel					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	6 910	1 541	2 169	10 620
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	530 962	120 660	137 599	789 221
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	15 884	57 908	73 792
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	180	–	180
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
33 Total carried – Total transporté ¹	"	530 962	136 724	195 507	863 193
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	514 448	83 492	179 513	777 453
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	16 221	933	15 717	32 871
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	292	52 299	278	52 869
442 Fuel oil, n.e.s. – Mazout n.d.a.					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	12 580	3 126	4 695	20 401
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	818 223	218 416	262 543	1 299 182
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	9 229	10 927	49 443	69 599
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	23 411	10 356	9 261	43 028
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
42 Total carried – Total transporté ¹	"	850 863	239 699	321 247	1 411 809
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	652 678	138 670	262 743	1 054 091
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	77 429	304	57 660	135 393
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	120 755	100 725	844	222 324

See footnotes at end of tables.
 Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No. Nº	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways		
		Canadian National	Canadian Pacific				
446 Petroleum coke – Coke de pétrole							
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	2 459	697	1 187	4 343		
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	195 202	54 858	93 881	343 941		
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	4 980	13 731	–	18 711		
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	30 724	31 332	350 710	412 766		
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	42 578	–	–	42 578		
06 Total carried – Total transporté ¹	"	273 484	99 921	444 591	817 996		
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	229 672	88 929	288 861	607 462		
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 234	9 597	61 849	72 680		
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	42 578	1 396	93 881	137 855		
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)							
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	27 047	8 491	6 961	42 499		
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 707 998	525 516	450 143	2 683 657		
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	90 664	64 397	87 814	242 875		
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	87 418	41 810	60 113	189 341		
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	85 197	85 197		
15 Total carried – Total transporté ¹	"	1 886 080	631 723	683 267	3 201 070		
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 081 004	262 831	53 951	1 397 786		
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	61 685	15 317	192 724	269 726		
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	743 392	353 575	436 592	1 533 559		
468 Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillards d'acier							
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	6 048	5 042	3 605	14 695		
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	426 955	371 058	254 668	1 052 681		
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	236 983	3 711	37 078	277 772		
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	16 448	11 032	23 729	51 209		
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	1 326	702	2 028		
24 Total carried – Total transporté ¹	"	680 386	387 127	316 177	1 383 690		
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	594 543	260 474	51 720	906 737		
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	13 164	2 071	254 128	269 363		
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	72 678	124 582	10 329	207 589		

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8
Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8
Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No.	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
			Canadian National	Canadian Pacific		
			Canadien National	Canadien Pacifique		
474 Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier						
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,128	3,942	861	9,931	
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	339 449	258 064	56 806	654 319	
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	43 922	799	119 469	164 190	
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	20 221	40 302	4 129	64 652	
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	76	51	–	127	
33 Total carried – Total transporté ¹	"	403 668	299 216	180 404	883 288	
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	260 927	202 597	108 617	572 141	
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	74 678	31 380	71 410	177 468	
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	68 063	65 238	376	133 677	
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.						
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	10,485	74	257	10,816	
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	754 808	5 120	17 008	776 936	
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	203	103	260 344	260 650	
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 313	–	63 382	65 695	
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–	
42 Total carried – Total transporté ¹	"	757 324	5 223	340 734	1 103 281	
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	94 274	2 204	63 241	159 719	
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 366	753	141	2 260	
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	661 684	2 266	277 352	941 302	
516 Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire						
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	7,470	7,245	1,506	16,221	
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	661 403	642 531	123 264	1 427 198	
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	256	1 158	59 571	60 985	
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	3 967	60 814	64 433	129 214	
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–	
06 Total carried – Total transporté ¹	"	665 626	704 503	247 268	1 617 397	
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	434 903	332 238	144 279	911 420	
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	48 762	53 275	2 843	104 880	
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	181 961	318 989	100 147	601 097	

See footnotes at end of tables.
 Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No.	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
			Canadian National	Canadian Pacific		
994 Total – Total						
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#		462 695	261 972	176 571	901 238
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	33 421 930	20 100 883	11 639 037	65 161 850	
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	3 439 901	1 641 323	4 153 151	9 234 375	
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 687 041	1 723 509	1 106 690	4 517 240	
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	436 342	396 313	402 671	1 235 326	
15 Total carried – Total transporté ¹	"	38 985 214	23 862 028	17 301 549	80 148 791	
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	23 514 338	11 961 142	5 453 332	40 928 812	
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 543 525	1 717 433	5 977 857	9 238 815	
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	13 927 352	10 183 453	5 870 361	29 981 166	
SECTION V						
End-products, inedible (C.L.) – Produits finals, non comestibles (charge complète)						
554 Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis						
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	25 613	29 291	17 925	72 829	
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	453 374	609 222	357 505	1 420 101	
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	105 530	94 747	206 889	407 166	
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	87 615	108 338	29 839	225 792	
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	109	18	4 542	4 669	
24 Total carried – Total transporté ¹	"	646 628	812 325	598 775	2 057 728	
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	375 423	413 438	63 807	852 668	
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	28 083	229 190	164 971	422 244	
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	243 122	169 697	369 996	782 815	
558 Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.						
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	37 268	13 589	1 673	52 530	
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	675 711	199 811	20 527	896 049	
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	3 640	9 847	107 987	121 474	
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	46 024	11 750	497	58 271	
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	20	–	60	80	
33 Total carried – Total transporté ¹	"	725 395	221 408	129 071	1 075 874	
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	281 689	105 853	73 170	460 712	
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	60 037	57 823	2 919	120 779	
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	383 668	57 732	52 982	494 382	

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8
Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1991 – Continued

Tableau 5.8
Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1991 – suite

Commodity – Produit	No. Nº	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacific		
995 Total – Total					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	88 713	51 884	23 119	163 716
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 558 023	1 012 893	486 292	3 057 208
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	127 550	139 698	368 443	635 691
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	387 964	301 093	66 207	755 264
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	2 314	1 281	15 981	19 576
42 Total carried – Total transporté ¹	"	2 075 851	1 454 965	936 923	4 467 739
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 159 544	864 838	226 358	2 250 740
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	104 992	307 307	202 815	615 114
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	811 315	282 820	507 752	1 601 887
SECTION VI					
Special types of traffic (C.L.) – Transports spéciaux (charge complète)					
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	24 086	16 286	–	40 372
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	878 698	388 352	–	1 267 050
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	351	37	29 853	30 241
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	649	18	146	813
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	4	–	–	4
06 Total carried – Total transporté ¹	"	879 702	388 407	29 999	1 298 108
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	878 807	381 579	29 936	1 290 322
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	581	6 828	–	7 409
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	314	–	63	377
628 T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)²					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	126 765	55 646	2 471	184 882
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 145 107	1 157 884	45 478	3 348 469
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	13 696	470	–	14 166
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	154 365	90 616	210	245 191
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	21	–	–	21
15 Total carried – Total transporté ¹	"	2 313 189	1 248 970	45 688	3 607 847
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 181 616	1 198 574	45 531	3 425 721
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	138	4 799	157	5 094
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	131 435	45 597	–	177 032

See footnotes at end of tables.
 Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1991 – Concluded

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1991 – fin

Commodity – Produit	No. Nº	Class I – Classe I		Total class II Total catégorie II	Grand total all railways Total général de tous les chemins de fer
		Canadian National Canadien National	Canadian Pacific Canadien Pacifique		
630 C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (Plans i & v)²					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	94 012	129 208	–	223 220
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 254 148	3 949 179	–	7 203 327
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	12 267	40 049	–	52 316
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	164 372	1 132 122	–	1 296 494
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	5 830	480	–	6 310
24 Total carried – Total transporté ¹	"	3 436 617	5 121 830	–	8 558 447
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	3 069 227	4 038 254	–	7 107 481
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	45	77 966	–	78 011
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	367 344	1 005 611	–	1 372 955
996 Total – Total					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	245 818	201 233	22 295	469 346
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	6 310 347	5 496 878	667 462	12 474 687
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	33 861	45 817	38 228	117 906
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	322 265	1 230 089	68 030	1 620 384
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	6 340	790	7 830	14 960
33 Total carried – Total transporté ¹	"	6 672 813	6 773 574	781 550	14 227 937
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	6 170 124	5 631 437	517 498	12 319 059
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 305	89 764	27 012	118 081
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	501 384	1 052 373	237 039	1 790 796
998 Grand total, carload and non carload traffic – Total général, charge complète et chargements de détail					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	1,391,082	1,111,029	889,213	3,391,324
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	88 483 951	77 057 069	71 432 439	236 973 459
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	11 191 358	2 394 100	15 209 164	28 794 622
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	4 044 026	5 175 805	2 010 280	11 230 111
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	895 953	545 510	652 078	2 093 541
42 Total carried – Total transporté ¹	"	104 615 288	85 172 484	89 303 961	279 091 733
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	84 578 570	67 514 240	57 982 843	210 075 653
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	2 486 502	3 209 648	23 460 014	29 156 164
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	17 550 216	14 448 596	7 861 101	39 859 913

¹ Includes all traffic carried by each individual railway. Traffic received from other railways in Canada will thus also be included in the totals for one or more other railways. – Comprend l'ensemble du trafic marchandise effectué par chaque société ferroviaire individuelle. Les marchandises provenant d'autres sociétés ferroviaires du Canada seront ainsi également incluses dans les totaux pour une société ferroviaire ou plus.

² Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents. – Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classe par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Chapter 6

Commodity Origin and Destination

The origin and destination tonnages of railway commodity movements presented in this chapter relate to Canadian National and Canadian Pacific railways only. These data were obtained through the National Transportation Agency (NTA). Revenue data were not available to Statistics Canada at this time, however efforts are being made to obtain the 1991 and future years revenue data for this publication.

Commodity Flows

CN and CP transported 186.8 million tonnes of goods up 2.4% from 182.4 million tonnes transported the previous year.

Shipments originating in Ontario, Saskatchewan, Alberta and British Columbia totalled 137.7 million or 74% of the total tonnes transported. Most of these shipments were destined for the United States, other countries (via marine transport) and Ontario.

Over 85% of the shipments for marine exports originated by rail in Saskatchewan, Alberta and British Columbia; the largest proportion of these were shipped to other countries through British Columbia.

Marine imports arriving at East and West coast ports were transported by rail to their destination points mostly in Ontario and Quebec.

Within this publication "marine exports and imports" refer only to that portion of total Canadian exports and imports that were transported by rail to or from the ports.

Intraprovincial Rail Movements (Table 6.2)

- accounted for 52.3 million tonnes of cargo down 3.9% from the revised 1990, 54.4 million tonnes.
- British Columbia tonnage rose 2.6% to 28.2 million tonnes.

Chapitre 6

Origine et destination des marchandises

Les données sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises ferroviaires présentées dans ce chapitre se rapportent seulement au Canadien National et au Canadien Pacifique. Les données sont fournies par l'Office national des transports (ONT) du Canada. Statistique Canada n'a pu obtenir pour l'instant les données sur les recettes. Toutefois, on tente d'obtenir les données sur les recettes pour 1991 et les années suivantes aux fins de la présente publication.

Flux des marchandises

Le CN et le CP ont transporté 186.8 millions de tonnes de marchandises, une hausse de 2.4 % par rapport aux 182.4 millions de tonnes transportées l'année précédente.

Les chargements en provenance de l'Ontario, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont totalisé 137.7 millions de tonnes ou 74 % du tonnage total transporté. La plupart de ces chargements étaient destinés aux États-Unis, à d'autres pays (via les transporteurs maritimes) et à l'Ontario.

Plus de 85 % des chargements ferroviaires destinés aux exportations par mer provenaient de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. La plus grande part de ces chargements étaient expédiés vers d'autres pays via la Colombie-Britannique.

Les importations par mer à destination des ports de la côte est et de la côte ouest étaient transportées par trains vers des points de destination situés principalement en Ontario et au Québec.

Dans cette publication, les "importations et exportations par mer" représentent la part des exportations et des importations canadiennes qui ont été transportées par trains en provenance ou à destination des ports.

Mouvements ferroviaires intraprovinciaux (tableau 6.2)

- Les mouvements intraprovinciaux ont totalisé 52.3 millions de tonnes de fret, en baisse de 3.9% par rapport au niveau révisé de 54.4 millions de tonnes enregistré en 1990.
- En Colombie-Britannique, le tonnage a augmenté de 2.6% pour atteindre 28.2 millions de tonnes.

Table 6.1

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues¹ and Tonnes, 1991

Destination	Nfld.	P.E.I.	N.S.	Que.		Ont.	Man.
	T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.B.	Qué.		
Origin							
Nova Scotia							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
New Brunswick							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Quebec							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Ontario							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Manitoba							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Saskatchewan							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Alberta							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
British Columbia							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Northwest Territories							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
U.S.A. by Rail							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Marine Import							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Total							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—

¹ Revenues are not available for 1991.

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Tableau 6.1

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes¹ et tonnes, 1991

Sask.	Alta.	B.C.	N.W.T.	U.S. by Rail	Marine Export	Total	Destination		
	Alb.	C.-B.	T.N.-O.	É.-U. par chemin de fer	Exportation maritime				
Origine									
Nouvelle-Écosse									
2	11	6	—	283	9	5 490	\$'000 '000 Recettes Tonnes		
Nouveau-Brunswick									
0	7	2	—	452	948	4 080	\$'000 '000 Recettes Tonnes		
Québec									
80	359	378	—	6 158	963	14 750	\$'000 '000 Recettes Tonnes		
Ontario									
324	1 676	1 260	—	6 876	2 492	27 534	\$'000 '000 Recettes Tonnes		
Manitoba									
267	168	143	—	568	6 223	9 524	\$'000 '000 Recettes Tonnes		
Saskatchewan									
402	303	431	—	4 626	22 301	32 254	\$'000 '000 Recettes Tonnes		
Alberta									
547	2 087	3 217	127	6 948	23 478	41 064	\$'000 '000 Recettes Tonnes		
Colombie-Britannique									
40	1 195	3 295	—	4 728	24 986	36 854	\$'000 '000 Recettes Tonnes		
Territoires du Nord-Ouest									
—	—	6	—	—	5	11	\$'000 '000 Recettes Tonnes		
É.-U. par chemin de fer									
514	908	490	1	2 857	941	11 721	\$'000 '000 Recettes Tonnes		
Importation maritime									
28	214	40	—	638	—	3 494	\$'000 '000 Recettes Tonnes		
Total									
2 204	6 928	9 267	129	34 135	82 345	186 774	\$'000 '000 Recettes Tonnes		

¹ Les recettes ne sont pas disponibles en 1991.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.2

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues¹ and Tonnes - Marine Imports and Exports Integrated with Provincial Tonnage, 1991

Destination	Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Que. Qué.	Ont.	Man.
	T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.				
Origin							
Nova Scotia							
Revenue	\$'000	-	-	4 753	225	508	569
Tonnes	'000	-	-				8
New Brunswick							
Revenue	\$'000	-	-	206	2 604	340	468
Tonnes	'000	-	-				21
Quebec							
Revenue	\$'000	-	-	838	554	4 147	2 654
Tonnes	'000	-	-				204
Ontario							
Revenue	\$'000	-	-	917	592	5 471	9 403
Tonnes	'000	-	-				829
Manitoba							
Revenue	\$'000	-	-	31	50	522	5 854
Tonnes	'000	-	-				636
Saskatchewan							
Revenue	\$'000	-	-	50	41	562	11 582
Tonnes	'000	-	-				770
Alberta							
Revenue	\$'000	-	-	101	82	707	3 626
Tonnes	'000	-	-				717
British Columbia							
Revenue	\$'000	-	-	80	91	816	2 413
Tonnes	'000	-	-				225
Northwest Territories							
Revenue	\$'000	-	-	..	..	..	..
Tonnes	'000	-	-	-	-	-	-
U.S.A. by Rail							
Revenue	\$'000	-	-	127	238	3 141	3 210
Tonnes	'000	-	-				236
Total							
Revenue	\$'000	-	-	7 102	4 476	16 214	39 779
Tonnes	'000	-	-				3 646

¹ Revenues are not available for 1991.

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Tableau 6.2

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes¹ et tonnes – importations et exportations maritimes intégrées au tonnage provincial, 1991

Sask.	Alta.	B.C.	N.W.T.	U.S. by Rail	Total	\$'000	Destination
	Alb.	C.-B.	T.N.-O.	É.-U. par chemin de fer			
Origine							
5	23	15	–	293	6 399	\$'000	Nouvelle-Écosse
..	..	..	..	..	..	'000	Recettes
–	7	4	–	452	4 102	\$'000	Tonnes
..	..	..	..	..	..	'000	Nouveau-Brunswick
96	418	499	–	6 784	16 195	\$'000	Recettes
..	..	..	..	..	..	'000	Tonnes
324	1 676	1 445	–	6 878	27 536	\$'000	Québec
..	..	..	..	..	..	'000	Recettes
267	168	1 428	–	568	9 524	\$'000	Tonnes
..	..	..	..	..	..	'000	Ontario
402	303	13 918	–	4 626	32 254	\$'000	Recettes
..	..	..	..	..	..	'000	Tonnes
547	2 087	26 122	127	6 948	41 064	\$'000	Saskatchewan
..	..	..	..	..	..	'000	Recettes
49	1 338	28 232	–	4 728	37 971	\$'000	Tonnes
..	..	..	..	..	..	'000	Colombie-Britannique
..	..	..	..	..	..	'000	Recettes
..	..	..	..	..	..	'000	Tonnes
..	..	..	..	..	..	\$'000	Territoires du Nord-Ouest
..	..	..	..	..	..	'000	Recettes
..	..	..	..	..	..	'000	Tonnes
..	..	..	..	..	..	\$'000	É.-U. par chemin de fer
514	908	490	1	2 857	11 721	\$'000	Recettes
..	..	..	..	..	..	'000	Tonnes
2 204	6 928	72 163	129	34 135	186 774	\$'000	Total
..	..	..	..	..	..	'000	Recettes
..	..	..	..	..	..	'000	Tonnes

¹ Les recettes ne sont pas disponibles en 1991.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.3

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues and Tonnes¹ for Marine Imports, 1991

Destination	Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Que.	Ont.	Man.
	T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.		Qué.		
Origin							
Nova Scotia							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	2	397	471
New Brunswick							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	10	10
Quebec							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	1	10	47	635
Ontario							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Manitoba							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Saskatchewan							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Alberta							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
British Columbia							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	18	—	345	579
Northwest Territories							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
U.S.A. by Rail							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
Total Marine Imports							
Revenue	\$'000	—	—	—	—	—	—
Tonnes	'000	—	—	20	12	800	1 696
							46

¹ Revenues are not available for 1991.

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Tableau 6.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes¹ et tonnes pour les importations maritimes, 1991

Sask.	Alta.	B.C.	N.W.T.	U.S. by Rail	Total	\$'000	Destination			
	Alb.	C.-B.	T.N.-O.	É.-U. par chemin de fer						
Origine										
Nouvelle-Écosse										
3	12	8	—	10	908	\$'000	Recettes			
						'000	Tonnes			
Nouveau-Brunswick										
—	—	—	—	—	21	\$'000	Recettes			
						'000	Tonnes			
Québec										
17	59	28	—	625	1 445	\$'000	Recettes			
						'000	Tonnes			
Ontario										
—	—	—	—	3	3	\$'000	Recettes			
						'000	Tonnes			
Manitoba										
—	—	—	—	—	—	\$'000	Recettes			
						'000	Tonnes			
Saskatchewan										
—	—	—	—	—	—	\$'000	Recettes			
						'000	Tonnes			
Alberta										
—	—	—	—	—	—	\$'000	Recettes			
						'000	Tonnes			
Colombie-Britannique										
8	143	3	—	—	1 117	\$'000	Recettes			
						'000	Tonnes			
Territoires du Nord-Ouest										
—	—	—	—	—	—	\$'000	Recettes			
						'000	Tonnes			
É.-U. par chemin de fer										
—	—	—	—	—	—	\$'000	Recettes			
						'000	Tonnes			
Total importations										
28	214	40	—	638	3 494	\$'000	Recettes			
						'000	Tonnes			

¹ Les recettes ne sont pas disponibles en 1991.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.4

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues¹ and Tonnes for Marine Exports, 1991

Destination	Nfld.	P.E.I.	N.S.	Que.		Ont.	Man.
	T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.B.	Qué.		
Origin							
Nova Scotia							
Revenue	\$'000	—	—	..	..	..	..
Tonnes	'000	—	—	8	1	—	—
New Brunswick							
Revenue	\$'000	—	—	..	..	..	..
Tonnes	'000	—	—	76	868	2	—
Quebec							
Revenue	\$'000	—	—	..	..	..	..
Tonnes	'000	—	—	580	81	206	2
Ontario							
Revenue	\$'000	—	—	..	..	..	..
Tonnes	'000	—	—	451	56	1 797	2
Manitoba							
Revenue	\$'000	—	—	..	..	..	..
Tonnes	'000	—	—	9	2	78	4 791
Saskatchewan							
Revenue	\$'000	—	—	..	..	..	..
Tonnes	'000	—	—	13	—	133	8 526
Alberta							
Revenue	\$'000	—	—	..	..	..	..
Tonnes	'000	—	—	35	1	78	458
British Columbia							
Revenue	\$'000	—	—	..	..	..	..
Tonnes	'000	—	—	—	—	46	5
Northwest Territories							
Revenue	\$'000	—	—	..	..	..	..
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
U.S.A. by Rail							
Revenue	\$'000	—	—	..	..	..	..
Tonnes	'000	—	—	4	22	899	15
Total							
Revenue	\$'000	—	—	1 178	1 031	3 240	13 800
Tonnes	'000	—	—	—	—	—	199

¹ Revenues are not available for 1991.

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Tableau 6.4

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes¹ et tonnes pour les exportations maritimes, 1991

Sask.	Alta.	B.C.	N.W.T.	U.S. by Rail	Total Marine Exports	Destination
	Alb.	C.-B.	T.N.-O.	É.-U. par chemin de fer	Exportations maritimes, total	
Origine						
..	Nouvelle-Écosse
-	-	-	-	-	9	Recettes Tonnes
..	Nouveau-Brunswick
-	-	1	-	-	948	Recettes Tonnes
..	Québec
-	-	93	-	-	963	Recettes Tonnes
..	Ontario
-	-	185	-	-	2 492	Recettes Tonnes
..	Manitoba
-	-	1 285	-	-	6 223	Recettes Tonnes
..	Saskatchewan
-	-	13 487	-	-	22 301	Recettes Tonnes
..	Alberta
-	-	22 905	-	-	23 478	Recettes Tonnes
..	Colombie-Britannique
-	-	24 934	-	-	24 986	Recettes Tonnes
..	Territoires du Nord-Ouest
-	-	5	-	-	5	Recettes Tonnes
É.-U. par chemin de fer						
..	941	Recettes Tonnes
Total						
..	..	62 896	-	-	82 345	Recettes Tonnes

¹ Les recettes ne sont pas disponibles en 1991.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

- Ontario generated 9.4 million tonnes, a decrease of 14.2% from the previous year
- Quebec at 4.1 million tonnes was down 4.8% from the previous year.

Interprovincial Rail Movements (Table 6.2)

- Interprovincial rail movements accounted for 91.5 million tonnes of cargo a 7.3% increase over the revised 85.3 million tonnes in 1990.
- Alberta and Saskatchewan movements to British Columbia and Saskatchewan to Ontario at 26.1, 13.9 and 11.6 million tonnes respectively, accounted for a major portion of the interprovincial tonnes.

Rail Movements between Canada and the United States (Table 6.2)

- Movements from Canada to the United States totalled 31.3 million tonnes
- Eastern and Western Canada shipped 14.4 and 16.9 million tonnes respectively to the U.S.
- Movements from the US to Ontario (3.2 million) and to Québec (3.1 million) totalled 71.6% of the tonnage
- In-transit traffic (US to US through Canada) generated 2.9 million tonnes.

Marine Imports (Table 6.3)

- Marine imports at 3.5 million tonnes decreased by 11.1%.
- Nova Scotia's share of marine imports declined by 23.2% to 908 thousand tonnes.
- Quebec, at 1.4 million tonnes, decreased by 8.7%
- Shipments destined to Québec and Ontario accounted for 71.4 % of the tonnage.

Marine Exports (Table 6.4)

- Railway movements identified as marine exports increased by 12.6% to 82.3 million tonnes.
- British Columbia's share of the marine exports increased by 8.9% to 62.9 million tonnes, 76.4% of the total handled.

- L'Ontario a enregistré 9.4 millions de tonnes, une baisse de 14.2% par rapport à l'année précédente.
- Avec 4.1 millions de tonnes, le Québec a affiché une chute de 4.8% par rapport à l'année précédente.

Mouvements ferroviaires interprovinciaux (tableau 6.2)

- Les mouvements interprovinciaux ont totalisé 91.5 millions de tonnes de fret, une hausse de 7.3% par rapport au niveau révisé de 85.3 millions de tonnes enregistré en 1990.
- Les mouvements de L'Alberta et la Saskatchewan vers la Colombie-Britannique et la Saskatchewan vers l'Ontario, avec 26.1 millions de tonnes, 13.9 millions de tonnes et 11.6 millions de tonnes respectivement, ont représenté une part importante du tonnage interprovincial.

Mouvements ferroviaires entre le Canada et les États-Unis (tableau 6.2)

- Les mouvements effectués du Canada vers les États-Unis ont totalisé 31.3 millions de tonnes.
- L'Est et l'Ouest du Canada ont expédié respectivement 14.4 millions de tonnes et 16.9 millions de tonnes vers les États-Unis.
- Les chargements effectués du États-Unis à destination de l'Ontario (3.2 millions de tonnes) et du Québec (3.1 millions de tonnes) ont compté pour 71.6% du tonnage.
- Le trafic en transit (des États-Unis aux États-Unis via le Canada) a représenté 2.9 millions de tonnes.

Importations par mer (tableau 6.3)

- Les importations par mer ont représenté 3.5 millions de tonnes, soit une baisse de 11.1%.
- La part des importations par mer de la Nouvelle-Écosse a chuté de 23.2% pour s'établir à 908,000 tonnes.
- La part du Québec, établie à 1.4 million de tonnes, a régressé de 8.7%.
- Les chargements à destination du Québec et de l'Ontario ont représenté 71.4 % du tonnage.

Exportations par mer (tableau 6.4)

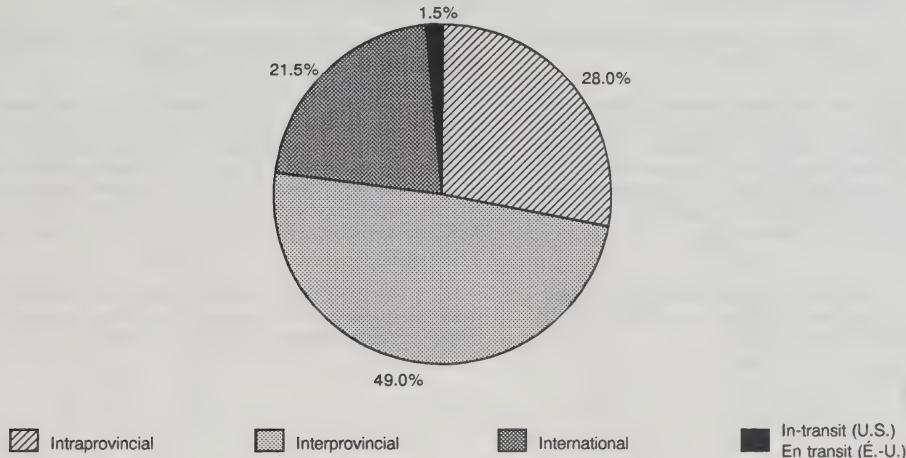
- Les mouvements ferroviaires faisant l'objet d'exportations par mer ont augmenté de 12.6 % pour atteindre 82.3 millions de tonnes.
- La part des exportations par mer de la Colombie-Britannique a bondi de 8.9 % pour atteindre 62.9 millions de tonnes, soit 76.4 % du tonnage total manutentionné.

Figure 6.1

Freight Origin and Destination Statistics: Total Tonnage Handled by Type of Movement, 1991

Figure 6.1

Statistiques sur l'origine et la destination du fret: tonnage total manutentionné selon le type de mouvement, 1991



Total tonnes handled by type of movement are presented in figure 6.1. Interprovincial movements account for the highest proportion (49%) transported. Commodities transported within a province account for 28% of the total tonnage. Total tonnes associated with international movements were 21.5%.

Major Commodity Movements by Region.

Table 6.5 presents tonnage of five major commodity movements from one region to another. More detailed data can be provided upon request.

The region consisting of British Columbia and the Northwest Territories received the largest proportion of tonnage in 1991, 72.3 million tonnes, mostly from export bound shipments of bituminous coal, wheat and sulphur. The Prairies originated 57.5% of these shipments while 39.1% were from within the region itself.

Ontario and the United States received the second and third highest tonnages of goods with 39.8 million tonnes and 34.1 million tonnes, respectively. Ontario received 12.9 million tonnes of wheat from Manitoba, Saskatchewan and Alberta. The United States received 3.8 million tonnes of muriate of potassium (potash) from the Manitoba, Saskatchewan and Alberta region, 3.0 million tonnes of lumber from British Columbia and the Northwest Territories and 2.0 million tonnes of newsprint paper from Québec.

Le tonnage total manutentionné, par type de mouvement, est présenté à la figure 6.1. Les mouvements interprovinciaux représentent la plus forte proportion (49 %) du fret transporté. Les marchandises transportées à l'intérieur d'une province figurent pour 28 % du tonnage total. Les mouvements internationaux ont représenté 21.5 % du tonnage total.

Mouvements des principales marchandises, selon la région

Le tableau 6.5 présente le tonnage des mouvements des cinq principales marchandises d'une région à l'autre. On peut obtenir sur demande des données plus détaillées.

En 1991, la région couvrant la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest a reçu la plus grande part du tonnage, soit 72.3 millions de tonnes dont la plupart des chargements étaient destinés aux exportations : houille grasse, blé et soufre. Les Prairies étaient à l'origine de 57.5 % de ces chargements, tandis que 39.1 % de ces chargements provenaient de l'intérieur même de la région.

L'Ontario et les États-Unis ont occupé les deuxième et troisième rangs quant au tonnage de marchandises reçus, avec 39.8 millions de tonnes et 34.1 millions de tonnes respectivement. L'Ontario a reçu 12.9 millions de tonnes de blé du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Les États-Unis ont reçu 3.8 millions de tonnes de chlorure de potassium (potasse) de la région du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, 3.0 millions de tonnes de bois de construction de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest et 2.0 millions de tonnes de papier journal du Québec.

The tonnage transported by region of loading and unloading is presented in Figure 6.2.

Tonnes and the Number of Railway Cars, by Commodity Group

Table 6.6 shows the leading commodities transported by CN and CP in 1991.

Of the 186.8 million tonnes of freight transported by CN and CP in 1991, Bituminous Coal was the leading commodity handled accounting for 18.8%, followed by Wheat with 28.4 million tonnes or 15.2% of the total. In 1990, Bituminous Coal and Wheat were also the leading commodities transported accounting for 18.6% and 11.0% respectively.

The top ten commodities handled in 1991, amounted to 108.7 million tonnes or 58.2% of the total, compared to 55.0% in 1990.

Le tonnage transporté, selon la région de chargement et de déchargement, est présenté à la figure 6.2.

Tonnage et nombre de wagons, selon le groupe de marchandises

Le tableau 6.6 présente les principales marchandises transportées par le CN et le CP en 1991.

Sur les 186.8 millions de tonnes de fret transporté par le CN et le CP en 1991, la houille grasse a occupé le premier rang parmi les marchandises manutentionnées avec 18.8 % du tonnage, suivie du blé avec 28.4 millions de tonnes ou 15.2 % du tonnage total. En 1990, la houille grasse et le blé représentaient également les principales marchandises transportées avec 18.6 % et 11.0 % du tonnage respectivement.

Les dix principales marchandises manutentionnées en 1991 ont totalisé 108.7 millions de tonnes ou 58.2 % du tonnage total, par rapport à 55.0 % en 1990.

Table 6.5

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991

Tableau 6.5

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1991



Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Atlantic – Atlantic		
Atlantique – Atlantique		
276	Gypsum	4 018
	Gypse	
416	Muriate of potassium (potash)	1 591
	Chlorure (muriate) de potassium	
238	Bituminous coal	914
	Houille grasse	
442	Fuel oil, n.e.s.	174
	Mazout n.d.a.	
222	Zinc ore and concentrates	169
	Minerais et concentrés de zinc	
Total for selected Commodities		6 868
Total des produits choisis		
Total Tonnage		7 787
Tonnage Total		

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Quebec – Atlantic		
Québec – Atlantique		
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v)	383
	C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	
514	Asbestos and asbestos-cement basic products	180
	Produits de base en amiante et en fibrociment	
516	Portland cement, standard	93
	Ciment portland ordinaire	
382	Sulphuric acid	70
	Acide sulfurique	
	624 Mixed carload freight, n.e.s.	55
	Chargements mixtes, n.d.a.	
Total for selected Commodities		784
Total des produits choisis		
Total Tonnage		1 392
Tonnage Total		

Table 6.5
Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991 – Continued

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Ontario – Atlantic		
Ontario – Atlantique		
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v)	400
	C.S.W.P. conteneurs(rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic)	91
	Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	
26	Corn	80
	Mais	
624	Mixed carload freight, n.e.s.	73
	Chargements mixtes, n.d.a.	
558	Road motor vehicles, n.e.s.	62
	Véhicules automobiles routiers n.d.a.	
Total for selected Commodities		708
Total Tonnage		1 508

Tableau 6.5
Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1991 – suite

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Manitoba, Saskatchewan, Alberta – Atlantic		
Manitoba, Saskatchewan, Alberta – Atlantique		
44	Wheat flour	51
	Farine de blé	
450	Refined and manufactured gases, fuel type (lpg)	33
	Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	
34	Wheat	28
	Blé	
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s.	28
	Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a	
308	Lumber	26
	Bois de construction	
Total for selected Commodities		167
Total Tonnage		353

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
British Columbia and the N.W.T – Atlantic		
Colombie-Britannique et les T.N.-O – Atlantique		
330	Woodpulp	58
	Pâte de bois	
320	Plywood	46
	Contre-plaqué	
554	Passenger automobiles and chassis	21
	Voitures particulières et châssis	
308	Lumber	20
	Bois de construction	
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v)	9
	C.S.W.P. conteneurs(rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	
Total for selected Commodities		156
Total Tonnage		170

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
U.S. – Atlantic		
E.U. – Atlantique		
250	Clay	72
	Argile	
330	Woodpulp	24
	Pâte de bois	
296	Paper waste	21
	Déchets de papier	
424	Synthetic rubber	21
	Caoutchouc synthétique	
292	Non metallic, crude, n.e.s.	18
	Minéraux non métalliques bruts n.d.a.	
Total for selected Commodities		159
Total Tonnage		365

Table 6.5

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991 – Continued

Tableau 6.5

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1991 – suite



Code	Commodity – Merchandise	Tonnes ('000)
Atlantic – Quebec Atlantique – Québec		
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	361
222	Zinc ore and concentrates Minerais et concentrés de zinc	56
228	Iron and steel scrap Ferraille de fer et d'acier	48
330	Woodpulp Pâte de bois	39
284	Common salt, rock or bulk Sel gemme de saline	35
Total for selected Commodities		541
Total des produits choisis		
Total Tonnage		847
Tonnage Total		

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes ('000)
Quebec – Quebec Québec – Québec		
190	Pulpwood chips Copeaux de bois à pâte	1 001
330	Woodpulp Pâte de bois	414
202	Bauxite ore and alumina Minerais de bauxite et alumine	280
334	Newsprint paper Papier journal	222
442	Fuel oil, n.e.s. Mazout n.d.a.	208
Total for selected Commodities		2 128
Total des produits choisis		
Total Tonnage		4 146
Tonnage Total		

Table 6.5
Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991 – Continued

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Ontario – Quebec		
Ontario – Québec		
34	Wheat	1 135
	Blé	
284	Common salt, rock or bulk	472
	Sel gemme de saline	
450	Refined and manufactured gases, fuel type (lpg)	378
	Gaz raffinés et manufacturés, combustibles	
	(g.p.l.)	
624	Mixed carload freight, n.e.s.	350
	Chargements mixtes, n.d.a.	
382	Sulphuric acid	231
	Acide sulfurique	
Total for selected Commodities		2 569
Total Tonnage		5 471

Tableau 6.5
Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1991 – suite

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Manitoba, Saskatchewan and Alberta – Quebec		
Manitoba, Saskatchewan et Alberta – Québec		
34	Wheat	369
	Blé	
104	Vegetables, dried	132
	Légumes séchés	
402	Alcohols and their derivatives	99
	Alcools et leurs dérivés	
308	Lumber	83
	Bois de construction	
482	Copper and alloys in primary forms	74
	Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	
Total for selected Commodities		759
Total Tonnage		1 791

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
British Columbia and the N.W.T. – Quebec		
Colombie-Britannique et les T.N.-O – Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s.	265
	Chargements mixtes, n.d.a.	
554	Passenger automobiles and chassis	131
	Voitures particulières et châssis	
308	Lumber	125
	Bois de construction	
320	Plywood	104
	Contre-plaqué	
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v)	55
	C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	
Total for selected Commodities		681
Total Tonnage		815

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
U.S. – Quebec		
É.-U. – Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s.	932
	Chargements mixtes, n.d.a.	
134	Soyabean oil meal	178
	Tourteaux de soja	
104	Vegetables, dried	141
	Légumes séchés	
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s.	116
	Produits chimiques industriels n.d.a.	
414	Ammonium phosphates	116
	Phosphates d'ammonium	
Total for selected Commodities		1 485
Total Tonnage		3 140

Table 6.5

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991 – Continued

Tableau 6.5

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1991 – suite



Code	Commodity – Merchandise	Tonnes ('000)
Atlantic – Ontario Atlantique – Ontario		
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	432
108	Sugar Sucre	129
336	Groundwood printing and specialty paper Papierde pâte mécanique et papier spécial	73
96	Potatoes, other than sweet Pommes de terre (sauf patates douces)	65
416	Muriate of potassium (potash) Chlorure (muriate) de potassium	48
Total for selected Commodities Total des produits choisis		749
Total Tonnage Tonnage Total		1 037

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes ('000)
Quebec – Ontario Québec – Ontario		
624	Mixed carload freight, n.e.s. Chargements mixtes, n.d.a.	604
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	301
442	Fuel oil, n.e.s. Mazout n.d.a.	260
334	Newsprint paper Papier journal	210
308	Lumber Bois de construction	165
Total for selected Commodities Total des produits choisis		1 542
Total Tonnage Tonnage Total		2 653

Table 6.5
Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991 – Continued

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Ontario – Ontario		
214	Nickel-copper ores and concentrates	3 333
	Mineraux et concentrés de nickel-cuivre	
190	Pulpwood chips	608
	Copeaux de bois à pâte	
188	Pulpwood logs	549
	Billes de bois à pâte	
382	Sulphuric acid	424
	Acide sulfurique	
292	Non metallic, crude, n.e.s.	353
	Minéraux non métalliques bruts n.d.a.	
Total for selected Commodities		5 269
Total Tonnage		9 403

Tableau 6.5
Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1991 – suite

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Manitoba, Saskatchewan, Alberta – Ontario		
34	Wheat	12 865
	Blé	
238	Bituminous coal	1 643
	Houille grasse	
416	Muriate of potassium (potash)	1 322
	Chlorure (muriate) de potassium	
240	Lignite coal	923
	Lignites	
24	Barley	696
	Orge	
Total for selected Commodities		17 451
Total Tonnage		21 062

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
British Columbia and the N.W.T. – Ontario		
	Colombie-Britannique et les T.N.-O. – Ontario	
238	Bituminous coal	800
	Houille grasse	
308	Lumber	580
	Bois de construction	
624	Mixed carload freight, n.e.s.	435
	Chargements mixtes, n.d.a.	
554	Passenger automobiles and chassis	126
	Voitures particulières et châssis	
320	Plywood	102
	Contre-plaquée	
Total for selected Commodities		2 045
Total Tonnage		2 412

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
U.S. – Ontario		
	É.-U. – Ontario	
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies	345
	Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	
250	Clay	249
	Argile	
256	Sand, industrial	217
	Sable, d'usage industriel	
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms	172
	Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	
414	Ammonium phosphates	132
	Phosphates d'ammonium	
Total for selected Commodities		1 117
Total Tonnage		3 209

Table 6.5

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991 – Continued

Tableau 6.5

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1991 – suite



Code	Commodity – Merchandise	Tonnes ('000)
Atlantic – Manitoba, Saskatchewan and Alberta Atlantique – Manitoba, Saskatchewan et Alberta		
124	Pre-cooked frozen food preparations	16
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v)	9
348	C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	4
554	Building board, n.e.s.	4
624	Panneaux de construction n.d.a.	3
	Passenger automobiles and chassis	3
	Voitures particulières et châssis	
	Mixed carload freight, n.e.s.	3
	Chargements mixtes, n.d.a.	
Total for selected Commodities		37
Total des produits choisis		
Total Tonnage		64
Tonnage Total		

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes ('000)
Quebec – Manitoba, Saskatchewan and Alberta Québec – Manitoba, Saskatchewan et Alberta		
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic)	171
	Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	
624	Mixed carload freight, n.e.s.	116
126	Chargements mixtes, n.d.a.	
	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s.	84
	Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	
588	Household and personal equipment, n.e.s.	29
	Articles ménagers et personnels n.d.a.	
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v)	25
	R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	
Total for selected Commodities		427
Total des produits choisis		
Total Tonnage		718
Tonnage Total		

Table 6.5

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991 – Continued

Code	Commodity – Marchandise	Tonnes
		('000)
Ontario – Manitoba, Saskatchewan, Alberta		
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic)	613
	Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	388
468	Sheet and strip, steel	292
	Feuilles et feuillards d'acier	
624	Mixed carload freight, n.e.s.	175
	Chargements mixtes, n.d.a.	
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s.	163
	Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	
558	Road motor vehicles, n.e.s.	157
	Véhicules automobiles routiers n.d.a.	
Total for selected Commodities		1 401
Total des produits choisis		
Total Tonnage		2 829
Tonnage Total		

Tableau 6.5

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1990 – suite

Code	Commodity – Marchandise	Tonnes
		('000)
Manitoba, Saskatchewan, Alberta – Manitoba, Saskatchewan, Alberta		
252	Other crude refractory materials	579
	Autres matières réfractaires brutes	
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s.	411
	Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	
402	Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	361
	Alcohols and their derivatives	
24	Alcohols et leurs dérivés	287
	Barley	
240	Orge	280
	Lignite coal	
	Lignites	
Total for selected Commodities		1 920
Total des produits choisis		
Total Tonnage		5 896
Tonnage Total		

Code	Commodity – Marchandise	Tonnes
		('000)
British Columbia and the N.W.T – Manitoba, Saskatchewan and Alberta		
	Colombie-Britannique et les T.N.-O. – Manitoba, Saskatchewan et Alberta	
282	Phosphate rock	809
	Roche phosphatée	
624	Mixed carload freight, n.e.s.	153
	Chargements mixtes, n.d.a.	
276	Gypsum	87
	Gypse	
308	Lumber	77
	Bois de construction	
238	Bituminous coal	56
	Houille grasse	
Total for selected Commodities		1 184
Total des produits choisis		
Total Tonnage		1 611
Tonnage Total		

Code	Commodity – Marchandise	Tonnes
		('000)
U.S.- Manitoba, Saskatchewan and Alberta		
	E.-U. – Manitoba, Saskatchewan et Alberta	
228	Iron and steel scrap	288
	Ferraille de fer et d'acier	
134	Soyabean oil meal	177
	Tourteaux de soja	
624	Mixed carload freight, n.e.s.	81
	Chargements mixtes, n.d.a.	
446	Petroleum coke	75
	Coke de pétrole	
450	Refined and manufactured gases, fuel type (lpg)	71
	Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	
Total for selected Commodities		695
Total des produits choisis		
Total Tonnage		1 657
Tonnage Total		

Table 6.5

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991 – Continued

Tableau 6.5

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1991 – suite



Code	Commodity – Marchandise	Tonnes ('000)
Atlantic – British Columbia and the N.W.T. Atlantique – Colombie-Britannique et les T.N.-O.		
554	Passenger automobiles and chassis Voitures particulières et châssis	5
562	Rubber tires and tubes Pneus et chambres à air en caoutchouc	3
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	3
16	Fish and marine animals Poissons et animaux marins	1
584	Tableware, paper Articles de table en papier	1
Total for selected Commodities Total des produits choisis		14
Total Tonnage Tonnage Total		18

Code	Commodity – Marchandise	Tonnes ('000)
Quebec – British Columbia and the N.W.T. Québec – Colombie-Britannique et les T.N.-O.		
624	Mixed carload freight, n.e.s. Chargements mixtes, n.d.a.	87
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	87
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	52
514	Asbestos and asbestos-cement basic products Produits de base en amiante et en fibrociment Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	46
126		44
Total for selected Commodities Total des produits choisis		319
Total Tonnage Tonnage Total		499

Table 6.5
Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991 – Continued

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Ontario – British Columbia and the N.W.T.		
Ontario – Colombie Britannique et les T.N.-O.		
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic)	323
	Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	238
624	Mixed carload freight, n.e.s.	173
	Chargements mixtes, n.d.a.	290
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v)	103
	C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	24
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s.	78
	Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	416
464	Bars and rods, steel	77
	Barres et tiges d'acier	Wheat
		Blé
		Bituminous coal
		Houille grasse
		Sulphur, n.e.s.
		Soufre n.d.a.
		Barley
		Orge
		Muriate of potassium (potash)
		Chlorure (muriate) de potassium
	Total for selected Commodities	755
	Total des produits choisis	
	Total Tonnage	1 445
	Tonnage Total	

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
British Columbia and the N.W.T. – British Columbia and the N.W.T.		
Colombie-Britannique et les T.N.-O. – Colombie-Britannique et les T.N.-O.		
238	Bituminous coal	23 065
	Houille grasse	26
190	Pulpwood chips	2 395
	Copeaux de bois à pâte	134
204	Copper ores and concentrates	588
	Minerais et concentrés de cuivre	448
330	Woodpulp	518
	Pâte de bois	222
308	Lumber	233
	Bois de construction	388
	Total for selected Commodities	26 801
	Total des produits choisis	
	Total Tonnage	28 241
	Tonnage Total	

Tableau 6.5
Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1991 – suite

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Manitoba, Saskatchewan and Alberta – British Columbia and the N.W.T.		
Manitoba, Saskatchewan et Alberta – Colombie-Britannique et les T.N.-O.		
	Wheat	12 789
	Blé	8 003
	Bituminous coal	4 438
	Houille grasse	3 717
	Sulphur, n.e.s.	3 515
	Soufre n.d.a.	0
	Barley	
	Orge	
	Muriate of potassium (potash)	
	Chlorure (muriate) de potassium	
	Total for selected Commodities	32 464
	Total des produits choisis	
	Total Tonnage	41 595
	Tonnage Total	
U.S. – British Columbia and the N.W.T.		
É.-U. – Colombie-Britannique et les T.N.-O.		
	Corn	93
	Maïs	57
	Soyabean oil meal	45
	Tourteaux de soja	25
	Coke, n.e.s.	
	Coke n.d.a.	
	Zinc ore and concentrates	
	Minerais et concentrés de zinc	
	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxydes, n.e.s.	
	Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	
	Total for selected Commodities	246
	Total des produits choisis	
	Total Tonnage	490
	Tonnage Total	

Tableau 6.5
Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991 – Continued

Tableau 6.5
Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1991 – suite



Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Atlantic – U.S. Atlantique – É.-U.		
334	Newsprint paper Papier journal	211
330	Woodpulp Pâte de bois	189
336	Groundwood printing and specialty paper Papier de pâte mécanique et papier spécial	102
308	Lumber Bois de construction	66
228	Iron and steel scrap Ferraille de fer et d'acier	37
Total for selected Commodities		607
Total des produits choisis		
Total Tonnage		745
Tonnage Total		

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
Quebec – U.S. Québec – É.-U.		
334	Newsprint paper Papier journal	1 932
624	Mixed carload freight, n.e.s. Chargements mixtes, n.d.a.	927
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	647
308	Lumber Bois de construction	429
382	Sulphuric acid Acide sulfurique	344
Total for selected Commodities		4 281
Total des produits choisis		
Total Tonnage		6 783
Tonnage Total		

Table 6.5

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1991 – Concluded

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
	Ontario – U.S.	
	Ontario – É.-U.	
330	Woodpulp	882
	Pâte de bois	
334	Newsprint paper	816
	Papier journal	
554	Passenger automobiles and chassis	563
	Voitures particulières et châssis	
382	Sulphuric acid	552
	Acide sulfurique	
558	Road motor vehicles, n.e.s.	491
	Véhicules automobiles routiers n.d.a.	
	Total for selected Commodities	3 305
	Total des produits choisis	
	Total Tonnage	6 878
	Tonnage Total	

Tableau 6.5

Nombre estimatif de tonnes selon les produits choisis transportés, 1991 – fin

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
	Manitoba, Saskatchewan and Alberta – U.S.	
	Manitoba, Saskatchewan et Alberta – É.-U.	
416	Muriate of potassium (potash)	3 823
	Chlorure (muriate) de potassium	
288	Liquid sulphur	1 465
	Soufre liquide	
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s.	1 062
	Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	
330	Woodpulp	842
	Pâte de bois	
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s.	682
	Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	
	Total for selected Commodities	7 874
	Total des produits choisis	
	Total Tonnage	12 142
	Tonnage Total	

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
	British Columbia and the N.W.T. – U.S.	
	Colombie-Britannique et les T.N.-O. – É.-U.	
308	Lumber	2 973
	Bois de construction	
330	Woodpulp	737
	Pâte de bois	
238	Bituminous coal	576
	Houille grasse	
322	Wood building boards, n.e.s.	78
	Panneaux de bois de construction n.d.a.	
492	Zinc and alloys	54
	Zinc et alliages	
	Total for selected Commodities	4 420
	Total des produits choisis	
	Total Tonnage	4 728
	Tonnage Total	

Code	Commodity – Merchandise	Tonnes
		('000)
	U.S. – U.S.	
	É.-U. – É.-U.	
336	Groundwood printing and specialty paper	689
	Papier de pâte mécanique et papier spécial	
34	Wheat	492
	Blé	
26	Corn	240
	Mais	
330	Woodpulp	143
	Pâte de bois	
250	Clay	112
	Argile	
	Total for selected Commodities	1 678
	Total des produits choisis	
	Total Tonnage	2 857
	Tonnage Total	

Figure 6.2
Freight Origin and Destination Statistics: Cargo
Tonnage Transported by Region, 1991

Figure 6.2
Statistiques sur l'origine et la destination du fret:
tonnage de la cargaison transporté selon la région,
1991

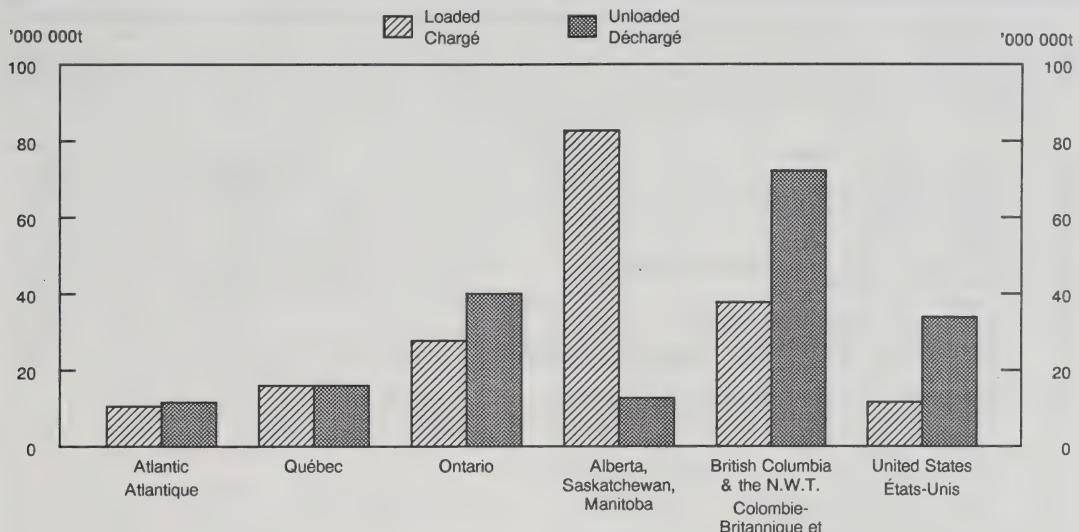


Table 6.6

Railway Commodity Origin and Destination,
Revenues, Tonnes, and the Number of Railway
Cars by Commodity Group, 1991

Tableau 6.6

Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, recettes, tonnes, et le nombre de
wagons par groupe de produits, 1991

Code	Commodity Marchandise	Revenue	Tonnes	Cars
		Recettes		Wagons
			'000	
238	Bituminous coal - Houille grasse	..	35 089	381,069
034	Wheat - Blé	..	28 364	329,670
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure (muriate) de potassium	..	10 721	118,917
308	Lumber - Bois de construction	..	6 119	100,552
330	Woodpulp - Pâte de bois	..	5 776	82,266
024	Barley - Orge	..	5 416	69,442
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	..	4 973	277,618
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	..	4 450	48,954
276	Gypsum - Gypse	..	4 234	50,466
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	..	4 006	75,614
334	Newsprint paper - Papier journal	..	3 990	66,938
214	Nickel-copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de nickel-cuivre	..	3 387	46,541
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	..	2 681	33,881
170	Rapeseed - Colza	..	2 582	33,011
450	Refined and manufactured gases, fuel type (lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	..	2 260	36,331
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	..	2 200	25,708
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	..	2 188	172,054
382	Sulphuric acid or metalloids, n.e.s. - Acide sulfurique ou acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	..	1 991	22,724
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	..	1 753	24,657
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	..	1 688	21,513
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	..	1 626	23,470
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	..	1 615	18,307
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	..	1 559	19,796
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	..	1 542	29,635
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	..	1 472	55,807
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	..	1 442	77,481
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	..	1 390	22,574
516	Portland cement, standard - Cement portland ordinaire	..	1 366	15,418
240	Lignite coal - Lignites	..	1 204	16,069
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	..	1 069	15,174
204	Copper ores and concentrates - Minéraux et	..	972	11,021
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	..	964	10,593
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	..	948	55,563
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	..	860	10,429
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	..	852	9,681
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	..	823	16,039
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	..	819	12,345
026	Corn - Maïs	..	768	8,859
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	..	760	11,391
292	Non metallic, crude, n.e.s. - Minéraux non métalliques bruts n.d.a.	..	750	11,871
222	Zinc ore and concentrates - Minéraux et concentrés de zinc	..	725	8,628
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	..	714	9,326
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	..	705	11,061

Table 6.6

Railway Commodity Origin and Destination, Revenues,¹ Tonnes, and the Number of Railway Cars by Commodity Group, 1991 – Concluded

Tableau 6.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes,¹ tonnes, et le nombre de wagons par groupe de produits, 1991 – fin

Code	Commodity Marchandise	Revenue Recettes	Tonnes	Cars Wagons
			'000	
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a	..	675	9,231
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	..	649	36,749
202	Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine	..	635	7,441
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives – Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	..	632	7,662
252	Other crude refractory materials – Autres matières réfractaires brutes	..	624	7,092
104	Vegetables, dried – Légumes séchés gras d'origine végétale n.e.s	..	603	15,777
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel – Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	..	579	8,001
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. – Huiles et corps	..	577	8,409
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	..	568	24,469
250	Clay – Argile	..	568	7,440
182	Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois	..	562	9,458
464	Bars and rods, steel – Barres et tiges d'acier	..	540	7,578
256	Sand, industrial – Sable, d'usage industriel	..	537	6,086
320	Plywood – Contre-plaqué	..	524	11,639
434	Gasoline – Essence	..	519	8,023
028	Oats – Avoine	..	512	7,090
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	..	506	35,793
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	..	496	5,575
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a.	..	490	10,701
446	Petroleum coke – Coke de pétrole	..	470	5,926
380	Chemical elements – Éléments chimiques	..	467	6,010
042	Malt and malt flour – Malt et farine de malt	..	443	6,210
482	Copper and alloys in primary forms – Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	..	421	5,690
392	Sodium carbonate – Carbonate de sodium	..	399	4,956
454	Other petroleum and coal products – Autres dérivés du pétrole et de la houille	..	396	6,171
044	Wheat flour – Farine de blé	..	375	7,256
168	Flaxseed – Lin	..	364	4,762
398	Inorganic chemicals, other, n.e.s. – Autres produits chimiques inorganiques n.d.a.	..	362	5,187
492	Zinc and alloys – Zinc et alliages	..	349	4,972
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or métalloïdes, n.e.s. – Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	..	330	4,292
110	Molasses and syrups – Mélasses et sirops	..	312	3,742
470	Structural shapes and sheet piling, iron or steel – Profilés de charpente et palplanches de fer et d'acier	..	297	4,631
444	Lubricating oils and greases – Huiles et graisses lubrifiantes	..	295	5,418
280	Nepheline syenite – Syénite néphélinique	..	292	3,464
032	Rye – Seigle	..	290	3,448
286	Common salt, n.e.s. – Sel commun n.d.a.	..	278	3,482
108	Sugar – Sucre	..	275	5,009

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

¹ *Revenues are not available for 1991.*

¹ *Les recettes ne sont pas disponibles en 1991.*

Chapter 7

Financial and Traffic Statistics, by Quarter 1991-1992

Introduction

In order to present up-to-date information on the railway transport industry, this chapter provides current information derived from monthly surveys.

Table 7.1 presents revenue freight traffic data derived from the monthly Railway Carloadings survey of 18 Class I and II common carrier railways operating in Canada. The information is presented for the Eastern and Western Divisions. These divisions for statistical purposes, are separated by an imaginary line running from Thunder Bay to Armstrong, Ontario. Freight loaded at Thunder Bay is included in the Western Division while loadings at Armstrong are reported in the Eastern Division.

Table 7.2 contains information on the top ten commodities loaded in Canada.

Table 7.3 provides operating revenues and expenses for seven selected railways in Canada. These carriers represent over 90% of the total revenues of the railway industry.

For further details please refer to the *Railway Carloadings* and *Railway Operating Statistics* monthly publications, Catalogue Numbers 52-001 and 52-003.

Summary Statistics: 1991 Versus 1992

Freight Tonnage

Revenue freight loaded in Canada totalled 236.7 million tonnes in 1992, a decrease of 5.6% from 250.7 million tonnes loaded in 1991.

Freight loadings in the Eastern division decreased by 4.9% between 1991 and 1992. During the first quarter of 1992, Western Canada showed a strong growth in freight traffic of 11.9%, mainly due to increased freight traffic of wheat, coal, sulphur and various wood products, compared to the same period in 1991. During the second quarter, labour disputes at two British Columbia coal mines slashed coal traffic. By the fourth quarter, loadings of other commodities also declined resulting in an annual decrease of 6.1%.

Chapitre 7

Statistiques des finances et du trafic, selon le trimestre: 1991-1992

Introduction

Afin de fournir des renseignements à jour sur le secteur du transport ferroviaire, le présent chapitre fournit des données actuelles provenant des sondages mensuels.

Le tableau 7.1 présente des données sur les mouvements des marchandises payantes tirées de l'enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires menée auprès de 18 sociétés des catégories I et II domiciliées au Canada. Les données sont réparties selon les divisions de l'est et de l'ouest. Ces divisions sont démarquées par une ligne imaginaire allant de Thunder Bay à Armstrong, en Ontario. Les chargements effectués à Thunder Bay sont rapportés dans l'ouest, alors que ceux effectués à Armstrong apparaissent dans l'est.

Le tableau 7.2 donne des renseignements sur les dix principales marchandises chargées au Canada.

Le tableau 7.3 fournit les recettes et les dépenses d'exploitation des sept sociétés ferroviaires canadiennes les plus importantes qui représentent plus de 90% des recettes totales de l'ensemble du secteur ferroviaire.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les publications mensuelles *Chargements ferroviaires* et *Statistique de l'exploitation ferroviaire*, numéros 52-001 et 52-003 au catalogue.

Statistiques sommaires: 1991 et 1992

Tonnage des marchandises

En 1992, les marchandises chargées au Canada ont totalisé 236.7 millions de tonnes, ce qui représente une diminution de 5.6%, par rapport au tonnage de 1991 (250.7 millions).

Le tonnage des chargements de fret dans la région de l'est a chuté de 4.9% entre 1991 et 1992. Au cours du premier trimestre de 1992, par rapport à la même période de 1991, l'Ouest canadien a affiché une forte croissance de 11.9% du trafic de fret, surtout en raison de la hausse des mouvements de blé, de la houille, de soufre et de divers produits du bois. Au cours du deuxième trimestre de 1992, des conflits de travail dans deux mines de charbon en Colombie-Britannique ont eu pour effet de réduire le trafic de la houille. Au quatrième trimestre, les chargements d'autres marchandises ont également chuté, ce qui a entraîné une baisse annuelle de 6.1%.

The tonnage loaded in Western Canada was higher than in Eastern Canada accounting for 55.1% of the total.

At the Canada level, the five leading commodities were: iron ore and concentrates; coal; wheat; potash and other grain. There was an absolute decrease of 11.3% in the loadings of these commodities between 1991 and 1992. They represented 47.8% of the total traffic in 1992, down from 50.8% in 1991.

The tonnage transported of wood products listed in the top 10 commodities increased 4.8% in 1992 compared to 1991. These products which are mostly transported to the United States showed an increase in the transborder trade as a result of the Free Trade Agreement.

Revenues and Expenses, 1990-1992

The total revenues in 1992, of the seven selected railways operating in Canada decreased 3.8% to \$6.8 billion from \$7.0 billion, for the same period in 1991 (table 7.3).

Le tonnage chargé dans l'ouest du Canada était plus élevé que celui chargé dans l'est du Canada et représentait 55.1% du total.

À l'échelle du Canada, les minéraux et les concentrés de fer, le charbon, le blé, la potasse et autres céréales ont constitué les cinq principales marchandises au Canada. On a enregistré une diminution absolue de 11.3% des chargements de ces marchandises entre 1991 et 1992. Celles-ci ont représenté 47.8% du trafic total en 1992, en baisse par rapport à 50.8% en 1991.

Parmi les dix principales marchandises, le tonnage des produits du bois a progressé de 4.8 % en 1992 par rapport à 1991. Ces produits, qui sont surtout destinés aux États-Unis, ont affiché une croissance du trafic transfrontalier à la suite de la signature de l'Accord de libre-échange.

Recettes et dépenses, 1990 et 1992

En 1992, les recettes totales des ces sept sociétés ferroviaires au Canada ont diminué de 3.8%, passant de \$7.0 milliards à \$6.8 milliards, pendant la même période de 1991 (tableau 7.3).

Table 7.1
Estimated Revenue Freight Traffic Loaded on Lines in Canada, by Quarter, 1990, 1991, and 1992

Tableau 7.1
Estimations des chargements de marchandises payantes au Canada, selon le trimestre, 1990, 1991, et 1992

	First quarter	Second quarter	Third quarter	Fourth quarter	Cumulative total
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Total cummulative
\$'000					
Eastern Division – Division Est					
1992	25,719	28,968	24,153	27,375	106,215
1991 ^r	26,052	29,714	27,807	28,089	111,662
1990 ^r	29,338	30,029	28,281	28,738	116,386
Western Division – Division Ouest					
1992	36,540	32,861	31,425	29,704	130,530
1991 ^r	32,663	37,413	33,570	35,435	139,081
1990 ^r	33,635	35,906	30,005	33,939	133,485
Canada					
1992	62,259	61,829	55,578	57,079	236,745
1991 ^r	58,715	67,127	61,377	63,524	250,743
1990 ^r	62,973	65,935	58,286	62,677	249,871

Table 7.2

Revenue Freight Traffic Loaded in Canada, Top Ten Commodities, 1991 and 1992

Tableau 7.2

Chargements de marchandises payantes, au Canada, dix principales marchandises, 1991 et 1992

Commodities	Jan. 1 - Dec. 31, 1992		Jan. 1 - Dec. 31, 1991	
	Tonnes	%	Tonnes	%
Marchandises				
Iron ore and concentrates –				
Minerais et concentrés de fer	33 747	14.3	38 724	15.4
Coal – Charbon	32 373	13.7	40 128	16.0
Wheat – Blé	27 684	11.7	27 904	11.1
Potash – Potasse	10 639	4.5	10 750	4.3
Other grain – Autres céréales	8 635	3.6	10 040	4.0
Lumber – Bois d'œuvre	8 433	3.6	7 873	3.1
Woodpulp – Pâte de bois	7 650	3.2	7 234	2.9
Other chemicals and acids –				
Autres produits chimiques et acides	7 350	3.1	7 429	3.0
Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	7 305	3.1	6 995	2.8
Newsprint paper – Papier journal	4 614	1.9	4 612	1.8
Total of Top Ten Commodities –	148 430	62.7	161 689	64.5
Total des dix principales marchandises				
Grand Total – Total Général	236 745	100.0	250 743	100.0

Meanwhile, operating expenses increased by 11.4% to \$7.8 billion compared to \$7.0 billion in 1991. This resulted in a deterioration in the operating ratio from 1.00 in 1991 to 1.16 in 1992. The substantial increase in operating expenses in 1992 was a result of costs associated with further reductions in the work force.

En même temps, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 11.4% pour atteindre \$7.8 milliards par rapport à \$7.0 milliards en 1991. Ceci a entraîné une détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de 1.00 en 1991 à 1.16 en 1992. Les dépenses totales d'exploitation ont augmenté en 1992, à cause du coût supplémentaire associé à la réduction des effectifs.

Table 7.3

Operating Revenues and Expenses for Seven Major Railways, by Quarter, 1990, 1991, and 1992

Tableau 7.3

Estimations des recettes et des frais d'exploitation pour les sept sociétés ferroviaires principales, selon le trimestre, 1990, 1991, et 1992

	First quarter	Second quarter	Third quarter	Fourth quarter	Cumulative total
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Total cumulatif
\$'000 000					
Operating revenues – Recettes d'exploitation					
1992	1,762.5	1,717.3	1,636.3	1,635.0	6,751.1
1991 ^r	1,669.2	1,854.3	1,684.0	1,807.6	7,015.1
1990 ^r	1,746.9	1,741.0	1,563.8	1,720.4	6,772.1
Operating expenses – Frais d'exploitation					
1992	1,726.5	1,728.3	1,778.0	2,582.6	7,815.4
1991 ^r	1,750.1	1,722.2	1,613.1	1,928.2	7,013.6
1990 ^r	1,700.4	1,742.2	1,594.8	1,721.5	6,758.9

Chapter 8

Special Studies

8.1 Transportation of Dangerous Goods by Rail, 1990-1991

Introduction

This study describes and analyzes the domestic and international movements of dangerous goods by rail, for the years 1990 and 1991. The transportation of dangerous goods in 1991 represented 9.2% of all commodities transported domestically and internationally. This proportion represents an increase from 9.0% in 1990. These data, which pertain to Canadian National and Canadian Pacific Railways, were obtained through the Dangerous Goods Directorate of Transport Canada.

Definition-Dangerous Goods

According to the *Transportation of Dangerous Goods Act*, a 'dangerous good' is defined as 'any product, substance or organism included by nature or by the regulations' in any of the following classes:

Class 1 – Explosives, including explosives within the meaning of the *Explosives Act*;

Class 2 – Gases: compressed, deeply refrigerated, liquified or dissolved under pressure;

Class 3 – Flammable and combustible liquids;

Class 4 – Flammable solids; substances liable to spontaneous combustion; substances that on contact with water emit flammable gases;

Class 5 – Oxidizing substances; organic peroxides;

Class 6 – Poisonous (toxic) and infectious substances;

Class 7 – Radioactive materials and prescribed substances within the meaning of the *Atomic Energy Control Act*;

Class 8 – Corrosives; and

Class 9 – Miscellaneous products, substances or organisms considered by the Governor in Council to be dangerous to life, health, property or the environment when handled, offered for transport or transported and prescribed to be included in this class.

Chapitre 8

Études spéciales

8.1 Transport ferroviaire des marchandises dangereuses, 1990-1991

Introduction

Cette étude présente une description et une analyse des mouvements ferroviaires internationaux de marchandises dangereuses pour les années 1990 et 1991. En 1991, ce type de marchandises a représenté 9.2% de toutes les marchandises transportées aux niveaux national et international. En 1990, le pourcentage s'élevait à 9.0%. Ces données, qui se rapportent au Canadien National et au Canadien Pacifique, ont été fournies par la Direction du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada.

Définition des marchandises dangereuses

Selon la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, celles-ci sont définies comme étant "les produits, matières ou organismes inscrits, en raison de leur nature ou en vertu des règlements, aux classes suivantes :

Classe 1 – Explosifs, y compris les autres matières assimilées à ceux-ci par la *Loi sur les explosifs*.

Classe 2 – Gaz comprimés, liquéfiés, dissous sous pression ou liquéfiés à très basse température.

Classe 3 – Liquides inflammables et combustibles.

Classe 4 – Solides inflammables, matières sujettes à l'inflammation spontanée; matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables.

Classe 5 – Matières comburantes; peroxydes organiques.

Classe 6 – Matières toxiques et matières infectieuses.

Classe 7 – Matières radioactives et substances réglementées, au sens de la *Loi sur le contrôle de l'énergie atomique*.

Classe 8 – Matières corrosives.

Classe 9 – Produits, matières ou organismes dont la manutention ou le transport présentent, selon le gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou de dommages à l'environnement et qui sont inclus par règlement dans la présente classe.

Origin and Destination of Dangerous Goods

In table 8.1.1 the tonnes and number of carloads of dangerous goods moved by origin and destination are presented. The interline duplication has not been removed, and as a result, each railway's portion of an interlined movement is recorded as separate movement, thereby overstating the tonnage and the number of carloads.

- CN and CP moved about 4,000 more cars, containing dangerous goods in 1991 compared to 1990. The tonnes transported increased 5.3% from 16.4 million tonnes in 1990 to 17.3 million tonnes in 1991.
- In 1991, 7.0 million tonnes of these goods originated in Alberta followed by Ontario at 4.6 million tonnes. A major portion, 5.6 million tonnes were destined for the United States followed by British Columbia (3.3 million tonnes).
- In 1991, average tonne per car of dangerous goods originating in Alberta were 77.7 tonnes, much higher than the Canada average of 66.2 tonnes. The situation was similar in 1990, Alberta with an average of 77.6 tonnes per car compared to Canada average of 63.9 tonnes.
- A high proportion (32.2%) of dangerous goods moved by CN and CP in 1991 were transported to the United States. In contrast only 5.3% (0.9 million tonnes) of total dangerous goods were transported to Canada from the United States by rail.

Intraprovincial Rail Movements

In 1991, intraprovincial rail shipments of dangerous goods accounted for 4.0 million tonnes or 23.1% of the total tonnage and 53,402 carloads or 20.5% of total carloads. Tonnage moved within Ontario was 1.2 million tonnes, the highest tonnage of dangerous goods moved within a province. Alberta moved the second highest tonnage, 1.0 million tonnes, followed by Québec with 0.7 million tonnes.

Interprovincial Rail Movements

Interprovincial rail movements of dangerous goods totalled 6.8 million tonnes or 39.5% of the total tonnage in 1991. These movements include the transportation of goods which may subsequently be exported by the marine mode.

Origine et destination des marchandises dangereuses

Le tableau 8.1.1 présente le tonnage et le nombre de chargements de marchandises dangereuses selon l'origine et la destination. Le double comptage des transferts n'a pas été supprimé, aussi la part du transfert qui revient à chaque compagnie ferroviaire est-elle inscrite comme un mouvement distinct. Il y a donc surdéclaration du tonnage et du nombre de chargements.

- En 1991, le CN et le CP ont exploité environ 4,000 wagons de plus qu'en 1990 pour le transport de marchandises dangereuses. Le tonnage transporté a augmenté de 5.3% pour passer de 16.4 millions de tonnes en 1990 à 17.3 millions de tonnes en 1991.
- En 1991, 7.0 millions de tonnes de ces marchandises ont été acheminées en provenance de l'Alberta, suivie de l'Ontario avec 4.6 millions de tonnes. Une part importante, soit 5.6 millions de tonnes, était destinée aux États-Unis, puis à la Colombie-Britannique (3.3 millions de tonnes).
- En 1991, le tonnage moyen par wagon de marchandises dangereuses en provenance de l'Alberta s'élevait à 77.7 tonnes, tonnage beaucoup plus élevé que le tonnage national moyen établi à 66.2 tonnes. On a observé une situation semblable en 1990, l'Alberta affichant alors un tonnage moyen de 77.6 tonnes par wagon, par rapport à un tonnage de 63.9 tonnes pour l'ensemble du pays.
- Une part importante (32.2%) des marchandises dangereuses transportées par le CN et le CP en 1991 a été acheminée vers les États-Unis. Par contre, 5.3% seulement (0.9 million de tonnes) des marchandises dangereuses ont été acheminées par trains au Canada en provenance des États-Unis.

Mouvements ferroviaires intraprovinciaux

En 1991, les mouvements intraprovinciaux de marchandises dangereuses ont représenté 4.0 millions de tonnes ou 23.1% du tonnage total et 53,402 chargements ou 20.5% du nombre total de chargements. Le tonnage transporté à l'intérieur de l'Ontario a été établi à 1.2 million de tonnes, soit le tonnage le plus élevé transporté à l'intérieur d'une même province. L'Alberta occupe le deuxième rang avec un tonnage de 1.0 million de tonnes, suivie du Québec avec 0.7 million de tonnes.

Mouvements ferroviaires interprovinciaux

En 1991, les mouvements interprovinciaux de marchandises dangereuses ont représenté 6.8 millions de tonnes ou 39.5% du tonnage total. Ces mouvements comprennent le transport de marchandises qui peuvent par la suite être exportées par navires.

The following province to province movements accounted for 55.9% of the tonnage carried interprovincially:

Alberta to British Columbia	2.4 million tonnes
Ontario to Québec	0.9 million tonnes
Alberta to Ontario	0.5 million tonnes

The total number of carloads moved interprovincially were 118,832 representing 45.5% of the total carloads moved.

Transborder Rail Movements

- In 1991 transborder movements totalled 6.5 million tonnes or 37.4% of total tonnage moved and 87,757 carloads or 33.6% of total carloads moved.
- Transportation of dangerous goods from Canada to the United States were 5.5 million tonnes and 71,635 carloads in 1991. Tonnage from Alberta (2.6 million), Ontario (1.6 million), and Québec (0.9 million) represented 93.2% of the tonnage moved from Canada to the United States in 1991.
- Traffic from the United States to Canada was considerably less than that destined for the United States. Carloads numbering 15,209 moved 0.9 million tonnes of dangerous goods from the United States to Canada in 1991.

Dangerous Goods Transported from Canada to the U.S. in 1990 and 1991 by Rail

Dangerous goods transported from Canada to the U.S. in 1991 accounted for 17.9% compared to 17.2% in 1990 of all commodities transported to the U.S. from Canada by rail. Table 8.1.2 presents the top 25 dangerous goods, ranked on the basis of tonnes transported from Canada to the U.S. in 1990 and 1991.

Asbestos, white, was the top ranking commodity classified as dangerous and transported to the U.S. from Canada in both 1990 and 1991. In 1991, it accounted for 18.8% or 1.0 million tonnes which was an increase from 15.2% of the total in 1990.

Ammonia, anhydrous, liquified or solution which ranked second in 1990 with 593 thousand tonnes and 11.5% of the total dropped to fourth place with 406 thousand tonnes and 7.4% of the total in 1991.

The top ten dangerous goods, based on tonnage, accounted for 4.0 million tonnes or 72.3% of the total tonnage of these goods transported to the U.S. in 1991. The number of railway carloads transporting these goods totalled 51,498 or 71.9% of the carloads carrying dangerous goods from Canada.

Les mouvements interprovinciaux suivants ont figuré pour 55.9% du tonnage ainsi transporté :

De l'Alberta vers la Colombie-Britannique	2.4 millions t
De l'Ontario vers le Québec	0.9 million t
De l'Alberta vers l'Ontario	0.5 million t

Le nombre total de chargements ferroviaires interprovinciaux a été établi à 118,832 ou 45.5% du nombre total de chargements.

Mouvements ferroviaires transnationaux

- En 1991, les mouvements transnationaux ont représenté 6.5 millions de tonnes ou 37.4% du tonnage total et 87,757 chargements ou 33.6% du nombre total de chargements.
- Le transport de marchandises dangereuses du Canada vers les États-Unis a représenté 5.5 millions de tonnes et 71,635 chargements en 1991. L'Alberta (2.6 millions), l'Ontario (1.6 million) et le Québec (0.9 million) ont représenté 93.2% du tonnage transporté du Canada vers les États-Unis en 1991.
- Le trafic en provenance des États-Unis était bien inférieur au trafic à destination des États-Unis. En 1991, 15,209 chargements représentant 0.9 million de tonnes de marchandises dangereuses ont été acheminés des États-Unis vers le Canada.

Marchandises dangereuses transportées par trains du Canada vers les États-Unis en 1990 et en 1991

En 1991, les marchandises dangereuses transportées du Canada vers les États-Unis ont représenté 17.9% (17.2% en 1990) de toutes les marchandises transportées par trains en provenance du Canada et à destination des États-Unis. Le tableau 8.1.2 présente les 25 principales marchandises dangereuses, classées selon le tonnage transporté du Canada vers les États-Unis en 1990 et en 1991.

L'amiante (blanc) a été la première marchandise classée comme marchandise dangereuse et transportée du Canada vers les États-Unis en 1990 et en 1991. En 1991, il a figuré pour 18.8% du tonnage ou 1.0 million de tonnes, ce qui représente une hausse par rapport à 15.2% en 1990.

L'ammoniac (ammoniac anhydre, ammoniac liquéfié, ammoniaque) a occupé le deuxième rang en 1990 avec 593,000 tonnes (11.5% du tonnage total) et le quatrième rang en 1991 avec 406,000 tonnes (7.4% du tonnage total).

Les dix principales marchandises dangereuses, selon le tonnage, ont représenté 4.0 millions de tonnes ou 72.3% du tonnage total des marchandises de ce type transportées vers les États-Unis en 1991. Le nombre de chargements ferroviaires de ces principales marchandises a été établi à 51,498 ou 71.9% du nombre total de chargements de marchandises dangereuses en provenance du Canada.

Dangerous Goods Transported into Canada from the U.S. in 1990 and 1991 by Rail

Dangerous goods transported into Canada from the U.S. accounted for 11.5% of all commodities carried into Canada from the U.S. in 1991, compared to 10.1% transported in 1990. The tonnage of these goods transported into Canada was considerably less than that transported to the United States. CN and CP transported 910 thousand tonnes in 1991 compared to 856 thousand tonnes in 1990 into Canada from the U.S.; loading 15,209 and 14,556 carloads respectively. In 1991, Cyclohexane accounted for the highest tonnage with 97 thousand tonnes or 10.7% of the total tonnage of dangerous goods transported into Canada. It was also the top ranking commodity in 1990.

The top ten dangerous goods, based on tonnage accounted for 625 thousand tonnes or 68.7% of the total tonnage of these dangerous goods transported into Canada in 1991. The number of carloads involved reached 10,689 or 70.3% of all carloads transporting these goods into Canada.

Nature and Sources of Raw Data

Raw data on railway transport of hazardous goods is prepared and provided by CN and CP on an annual basis based on information on the route sheets. They provide the origin, destination, product, number of cars and tonnage concerning the shipments of these hazardous goods.

Coding Conventions

Products

CN and CP classify the products according to the seven-digit "Standard Transportation Commodity Code" (STCC). These codes are converted to a Product Identification Number (PIN) that correspond to the classification in Appendix II of the "Regulations Respecting Hazardous Goods, and the Storage and Shipment of Hazardous Goods" in effect in Canada.

Origins and Destinations

CP uses a four digit code to classify origins and destinations, and CN uses the five-digit "Freight Station Accounting Code" (FSAC). This information identifies the province or state but it is not possible to determine the route used between the point of origin and the destination.

Marchandises dangereuses transportées par trains des États-Unis vers le Canada en 1990 et en 1991

Les marchandises dangereuses transportées des États-Unis vers le Canada ont représenté 11.5% de toutes les marchandises ainsi acheminées en 1991 par rapport à 10.1% en 1990. Le tonnage des marchandises à destination du Canada était de beaucoup inférieur à celui des marchandises à destination des États-Unis. Le CN et le CP ont transporté 910,00 tonnes de marchandises des États-Unis vers le Canada en 1991 par rapport à 856,000 tonnes en 1990. Ils ont acheminé respectivement 15,209 chargements et 14,556 chargements. En 1991, le cyclohexane a représenté le tonnage le plus élevé avec 97,000 tonnes ou 10.7% du tonnage total des marchandises dangereuses acheminées vers le Canada. Ce produit occupait également le premier rang en 1990.

Les dix principales marchandises dangereuses, selon le tonnage, ont figuré pour 625,000 tonnes ou 68.7% du tonnage total des marchandises dangereuses acheminées vers le Canada en 1991. On a enregistré 10,689 chargements ou 70.3% de tous les chargements de marchandises dangereuses à destination du Canada.

Nature et sources des données brutes

Les données brutes sur le transport ferroviaire de marchandises dangereuses sont préparées et fournies par le CN et le CP sur une base annuelle à partir des renseignements contenus sur les feuilles de route. Les données portent sur les points d'origine et de destination, les produits, le nombre de wagons et le tonnage des chargements de marchandises dangereuses.

Normes de codage

Produits

Le CN et le CP classent les produits selon un code à sept chiffres (Standard Transportation Commodity Code (STCC)). Le code est converti en un numéro d'identification du produit (NIP) qui correspond à la classification qui se trouve à l'Annexe II des "Règlements concernant les marchandises dangereuses, ainsi que la manutention, la demande et le transport des marchandises dangereuses".

Origine et destination

Le CP emploie un code à quatre chiffres pour classer l'origine et la destination des marchandises, et le CN emploie un code à cinq chiffres (code comptable de gare de manutention). Ces codes identifient la province ou l'état, mais ne permettent pas de déterminer l'itinéraire entre le point d'origine et le point de destination.

In transit traffic, traffic whose origin and final destination is within the United States but which crosses Canadian territory is included in the data base. This category included 913 cars in 1991. The data base does not include goods carried exclusively in the United States by CN and CP.

Les marchandises en transit dont les points d'origine et de destination sont situés aux États-Unis mais qui empruntent le territoire canadien sont comprises dans la base de données. En 1991, cette catégorie comprenait 913 wagons. La base de données ne comprend toutefois pas les marchandises transportées par le CN et le CP exclusivement aux États-Unis.

Sources of Error

The main source of error lies in the conversion of STCC codes to PIN codes. Some products that are classified as hazardous goods have a STCC description that is too general to allow a direct conversion to a PIN code. In cases where it was clear that the merchandise is not covered by the railway regulations, it was excluded from the data base.

There is a category of mixed cargo of hazardous and nonhazardous goods included in the tabulations. This cargo is not regulated as the component of hazardous goods tonnage is not known. The inclusion of the total weight of mixed cargoes leads to an over-estimation of tonnage.

Sources d'erreurs

La conversion des codes STCC aux codes NIP constitue la principale source d'erreurs. La description STCC de certaines marchandises classées comme marchandises dangereuses est trop générale pour permettre une conversion directe aux codes NIP. Lorsqu'il est évident qu'une marchandise n'est pas régie par les règlements du transport ferroviaire, elle est exclue de la base de données.

Les totalisations comprennent une certaine catégorie de chargements mixtes composés de marchandises dangereuses et de marchandises non dangereuses. chargements ne sont pas réglementés car on ne connaît pas le tonnage des marchandises dangereuses. Si l'on inclut le tonnage total des chargements mixtes, on obtient une surestimation du tonnage.

Table 8.1.1

Railway Transport of Dangerous Goods, 1990: Freight and Railway Car Origin and Destination

Destination	New found land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario	Manitoba
	Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
Origin							
Newfoundland							
Tonnes	88	—	354	—	4 804	1 119	—
Cars	7	—	24	—	184	138	—
Prince Edward Island							
Tonnes	—	—	—	—	—	—	—
Cars	—	—	—	—	—	—	—
Nova Scotia							
Tonnes	6 581	—	31 948	54 752	45 214	31 794	1 908
Cars	426	—	513	851	1,267	1,625	70
New Brunswick							
Tonnes	—	—	8 689	120 150	1 993	512	96
Cars	—	—	116	1,466	29	20	2
Quebec							
Tonnes	10 142	—	220 018	156 915	787 787	224 125	33 137
Cars	561	—	9,521	2,013	10,682	4,705	1,077
Ontario							
Tonnes	14 436	—	96 059	95 160	890 985	1 337 216	142 158
Cars	973	—	3,857	1,528	13,189	17,903	4,666
Manitoba							
Tonnes	—	—	4 259	831	9 763	265 827	87 718
Cars	—	—	54	10	160	4,048	1,482
Saskatchewan							
Tonnes	—	—	480	7 779	2 197	17 114	137 871
Cars	—	—	14	113	36	218	2,073
Alberta							
Tonnes	—	—	40 583	16 884	266 943	586 817	217 491
Cars	—	—	677	225	3,311	7,117	3,100
British Columbia							
Tonnes	—	—	1 894	2 027	4 616	12 770	4 075
Cars	—	—	64	31	257	690	106
Yukon							
Tonnes	—	—	—	—	—	—	—
Cars	—	—	—	—	—	—	—
Northwest Territories							
Tonnes	—	—	—	—	—	—	—
Cars	—	—	—	—	—	—	—
United States							
Tonnes	—	—	11 333	4 594	208 025	376 068	24 636
Cars	—	—	157	55	5,442	5,066	419
Total							
Tonnes	31 247	—	415 617	459 092	2 222 327	2 853 362	649 090
Cars	1,967	—	14,997	6,292	34,557	41,530	12,995

Tableau 8.1.1

Transport ferroviaire de marchandises dangereuses, 1990: Tonnage et nombre de wagons selon l'origine et la destination

Saskat- chewan	Alberta	British Columbia		N.W.T.	United States		Total
		Columbie- Britannique	Yukon		T.N.O.	États- Unis	
Origine							
-	-	-	-	-	-	6 365	Terre-Neuve
-	-	-	-	-	-	353	Tonnes
-	-	-	-	-	-	-	Wagons
-	-	-	-	-	-	-	Île-du-Prince-Édouard
-	-	-	-	-	-	-	Tonnes
-	-	-	-	-	-	-	Wagons
290	3 236	500	-	-	8 950	185 173	Nouvelle-Écosse
14	167	42	-	-	188	5,163	Tonnes
-	54	111	-	-	2 565	134 170	Nouveau-Brunswick
-	1	2	-	-	35	1,671	Tonnes
-	-	-	-	-	-	-	Wagons
16 105	61 979	52 805	-	-	919 399	2 482 412	Québec
549	1,950	1,603	-	-	13,905	46,566	Tonnes
56 020	327 857	235 435	-	-	1 428 674	4 624 000	Ontario
1,982	10,204	7,329	-	-	19,213	80,844	Tonnes
3 612	16 914	7 256	-	-	124 102	520 282	Manitoba
50	422	188	-	-	1,806	8,220	Tonnes
71 546	2 239	30 701	-	-	117 448	387 375	Saskatchewan
966	37	373	-	-	1,546	5,376	Tonnes
80 625	773 160	2 083 832	-	-	2 502 814	6 569 149	Alberta
1,128	10,726	26,083	-	-	32,250	84,617	Tonnes
8 670	40 515	309 797	-	-	42 367	426 731	Colombie-Britannique
152	704	4,325	-	-	597	6,926	Tonnes
-	-	31 862	-	-	-	31 862	Wagons
-	-	447	-	-	-	447	-
-	-	-	-	-	-	-	Territoires du Nord-Ouest
-	-	-	-	-	-	-	Tonnes
-	-	-	-	-	-	-	Wagons
8 711	162 362	60 405	-	-	171 235	1 027 369	États-Unis
160	2,468	789	-	-	1,916	16,472	Tonnes
245 579	1 388 316	2 812 704	-	-	5 317 554	16 394 888	Wagons
5,001	26,679	41,181	-	-	71,456	256,655	-
Total							
							Tonnes
							Wagons

Table 8.1.1

Railway Transport of Dangerous Goods, 1991: Freight and Railway Car Origin and Destination

Destination	New found land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario	Manitoba
	Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
Origin							
Newfoundland							
Tonnes	—	—	54	—	2 724	733	26
Cars	—	—	2	—	120	81	1
Prince Edward Island							
Tonnes	—	—	—	—	—	—	—
Cars	—	—	—	—	—	—	—
Nova Scotia							
Tonnes	8 208	—	51 556	91 113	30 120	22 328	546
Cars	565	—	819	1,433	827	1,182	26
New Brunswick							
Tonnes	—	—	7 603	345 338	48 110	191	50
Cars	—	—	97	4,157	580	7	1
Quebec							
Tonnes	9 673	—	105 687	176 531	683 444	211 211	30 202
Cars	564	—	2,625	2,197	9,475	4,067	951
Ontario							
Tonnes	13 727	—	106 493	86 802	868 309	1 220 585	134 251
Cars	962	—	3,958	1,383	13,021	16,149	4,503
Manitoba							
Tonnes	—	—	9 017	367	11 362	276 269	89 111
Cars	—	—	103	4	187	4,279	1,467
Saskatchewan							
Tonnes	—	—	2 207	11 379	1 380	11 367	137 076
Cars	—	—	42	165	30	150	2,035
Alberta							
Tonnes	—	—	38 712	20 881	187 539	513 623	214 529
Cars	—	—	618	268	2,393	6,365	3,119
British Columbia							
Tonnes	—	—	27	2 372	4 917	13 289	2 933
Cars	—	—	747	38	200	651	91
Yukon							
Tonnes	—	—	—	—	—	—	—
Cars	—	—	—	—	—	—	—
Northwest Territories							
Tonnes	—	—	—	—	—	—	—
Cars	—	—	—	—	—	—	—
United States							
Tonnes	—	—	16 292	12 462	222 717	424 860	19 742
Cars	—	—	239	176	5,901	5,528	327
Total							
Tonnes	31 609	—	338 368	747 245	2 060 622	2 694 456	628 467
Cars	2,091	—	8,530	9,821	32,734	38,459	12,521

Tableau 8.1.1

Transport ferroviaire de marchandises dangereuses, 1991: Tonnage et nombre de wagons selon l'origine et la destination

Saskat- chewan	Alberta	British Columbia		Yukon	N.W.T.	United States	Total
		Columbie- Britannique	T.N.O.			États- Unis	
Origine							
-	-	-	-	-	-	-	3 537
-	-	-	-	-	-	-	204
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
190 6	2 888 146	283 35	-	-	18 554 280	225 786 5,319	Nouvelle-Écosse
-	3 580 227	732 15	-	-	10 497 133	416 102 5,217	Nouveau-Brunswick
16 612 556	72 971 1,895	64 099 2,027	-	-	903 017 12,226	2 273 448 36,583	Québec
58 759 2,175	332 092 11,249	228 575 7,459	-	-	1 584 039 21,378	4 633 633 82,237	Ontario
1 723 47	15 776 384	12 676 195	-	-	160 738 2,202	577 041 8,868	Manitoba
67 534 886	10 409 170	23 626 279	-	-	107 614 1,426	372 592 5,183	Saskatchewan
89 903 1,236	973 648 13,031	2 390 478 30,483	-	-	2 615 914 33,198	7 045 227 90,711	Alberta
2 387 51	68 409 1,116	555 700 7,418	-	-	73 680 792	724 433 10,384	Colombie-Britannique
-	-	5 511	-	-	-	-	5 511
-	-	76	-	-	-	-	76
-	-	-	-	-	-	-	-
13 824 203	148 148 2,189	51 576 646	-	-	81 232 913	990 854 16,122	Territoires du Nord-Ouest
250 933 5,160	1 627 921 30,407	3 333 257 48,633	-	-	5 555 286 72,548	17 268 164 260,904	États-Unis
Total							
							Tonnes
							Wagons

Table 8.1.2

**Railway Transport of Dangerous Goods, 1990:
Movement of Dangerous Goods from Canada to
U.S., based on Tonnage**

Tableau 8.1.2

**Transport ferroviaire de marchandises dangereuses,
1990: mouvements de marchandises dangereuses
transportées du Canada vers les États-Unis, selon le
tonnage**

Dangerous Good	Tonnes	Share of	Cars	Share of	
		total	Wagons	total	
Marchandises dangereuses		Part du		Part du	
		No.	%	No.	%
Asbestos, white – Amiante	782 244	15.2	9,282	13.3	
Ammonia, anhydrous, liquified or solution – Ammoniac anhydre liquéfié, ammoniac anhydre ou en solution aqueuse	592 648	11.5	8,296	11.9	
Sulphuric acid – Acide sulfurique	540 074	10.5	6,010	8.6	
Isobutane or isobutane mixtures – Isobutane ou isobutane en mélange	398 533	7.7	6,012	8.6	
Butane or butane mixtures – Butane ou butane Mélange	337 527	6.6	5,009	7.2	
Propane – Propane	283 952	5.5	4,675	6.7	
Methanol or methanol alcohol – Méthanol ou alcool méthylique	258 670	5.0	2,999	4.3	
Sodium hydroxide, solution or caustic soda, solution – Hydroxyde de sodium en solution ou soude caustique en solution	240 875	4.7	2,840	4.1	
Sodium chloride – Chlorate de sodium	232 950	4.5	2,577	3.7	
Propylene – Propylène	201 365	3.9	3,131	4.5	
Chlorine – Chlore	177 934	3.5	2,247	3.2	
Flammable liquids, N.O.S. – Liquides inflammables, N.S.A.	140 916	2.7	3,031	4.4	
Styrene monomer, inhibited – Styrene monomère stabilisé	121 365	2.4	1,440	2.1	
Vinyl chloride, inhibited – Chlorure de vinyle stabilisé	101 984	2.0	1,269	1.8	
Fuel oil or fuel oil, No. 1,2,4,5, or 6 or gas oil – Mazout ou mazout No. 1,2,4,5, ou 6 ou gas-oil ou gazole	69 087	1.3	819	1.2	
Sulphur Dioxide, liquified – Anhydride sulfureux liquéfié	53 714	1.0	764	1.1	
Ammonium nitrate fertilizers – engrains au nitrate d'ammonium	49 241	1.0	546	0.8	
Sulphuric acid, spent – Acide sulfurique résiduaire	47 672	0.9	593	0.9	
Butadiene, inhibited – Butadiène stabilisé	44 523	0.9	640	0.9	
Adipic acid – Acide adipique	39 853	0.8	464	0.7	
Ammonium nitrate – Nitrate d'ammonium	38 064	0.7	420	0.6	
Petroleum distillates, N.O.S. – Pétrole, distillats de, N.S.A.	36 661	0.7	527	0.8	
Corrosive liquids, N.O.S. – Liquides corrosifs N.S.A.	36 043	0.7	510	0.7	
Hydrocarbon gases, compressed – Hydrocarbures gazeux, comprimés	26 136	0.5	398	0.6	
Ethanol or ethyl alcohol or ethanol solutions or ethyl solutions – Ethanol ou alcool éthylique ou solution d'éthanol ou solution d'éthylique	23 849	0.5	324	0.5	
All other dangerous goods – Toutes les autres marchandises dangereuses	270 439	5.3	4,717	6.8	
Total dangerous goods transported from Canada to U.S. – Total des marchandises dangereuses transportées du Canada vers les États-Unis	5 146 319	100.0	69,540	100.0	

Tableau 8.1.2

**Railway Transport of Dangerous Goods, 1991:
Movement of Dangerous Goods from Canada to
U.S., based on Tonnage**

Tableau 8.1.2

**Transport ferroviaire de marchandises dangereuses,
1991: mouvements de marchandises dangereuses
transportées du Canada vers les États-Unis, selon le
tonnage**

Dangerous Good	Tonnes	Share of	Cars	Share of
		total	Wagons	total
Marchandises dangereuses				
	No.	%	No.	%
Asbestos, white – Amiante	1 029 549	18.8	11743	16.4
Sulphuric acid – Acide sulfurique	452 066	8.3	5000	7.0
Isobutane or isobutane mixtures – Isobutane ou isobutane en mélange	435 437	8.0	6544	9.1
Ammonia, anhydrous, liquified or solution – Ammoniac anhydre liquéfié, ammoniac anhydre ou en solution aqueuse	406 024	7.4	5703	8.0
Butane or butane mixtures – Butane ou butane Mélange	353 179	6.5	5240	7.3
Corrosive liquids, N.O.S. – Liquides corrosifs N.S.A.	320 714	5.9	3855	5.4
Propane – Propane	301 041	5.5	4964	6.9
Methanol or methyl alcohol – Méthanol ou alcool méthylique	232 901	4.3	2691	3.8
Sodium hydroxide, solution or caustic soda, solution – Hydroxyde de sodium en solution ou soude caustique en solution	226 820	4.1	2641	3.7
Flammable liquids, N.O.S. – Liquides inflammables, N.S.A.	202 435	3.7	3117	4.4
Chlorine – Chlore	167 847	3.1	2118	3.0
Propylene – Propylène	124 285	2.3	1901	2.7
Chromic sulphate – Sulfate chromique	118 527	2.2	1287	1.8
Styrene monomer, inhibited – Styrene monomère stabilisé	116 735	2.1	1378	1.9
Sodium chloride – Chlorate de sodium	108 330	2.0	1187	1.7
Petroleum distillates, N.O.S. – Pétrole, distillats de, N.S.A.	100 166	1.8	1367	1.9
Vinyl chloride, inhibited – Chlorure de vinyle stabilisé	72 450	1.3	904	1.3
Sulphuric acid, spent – Acide sulfurique résiduaire	70 800	1.3	897	1.3
Sulphur Dioxide, liquified – Anhydride sulfureux liquéfié	66 622	1.2	747	1.0
Ammonium nitrate fertilizers – Engrais au nitrate d'ammonium	65 248	1.2	723	1.0
Methane, refrigerated liquid or natural gas – Méthane liquid réfrigéré, ou Gaz naturel	52 643	1.0	858	1.2
Adipic acid – Acide adipique	47 518	0.9	561	0.8
Butadiene, inhibited – Butadiène stabilisé	46 594	0.9	668	0.9
Ammonium nitrate – Nitrate d'ammonium	38 338	0.7	436	0.6
Fuel oil or fuel oil, No. 1,2,4,5, or 6 or gas oil – Mazout ou mazout No. 1,2,4,5, ou 6 ou gas-oil ou gazole	36 433	0.7	432	0.6
Ethanol or ethyl alcohol or ethanol solutions or ethyl solutions – Ethanol ou alcool éthylique ou solution d'éthanol ou solution d'éthylique	25 565	0.5	345	0.5
All other dangerous goods – Toutes les autres marchandises dangereuses	255 847	4.7	4,328	6.0
Total dangerous goods transported from Canada to U.S. – Total des marchandises dangereuses transportées du Canada vers les États Unis	5 474 114	100.0	71,635	100.0

Table 8.1.3

**Railway Transport of Dangerous Goods, 1990:
Movement of Dangerous Goods to Canada from
U.S., based on Tonnage**

Tableau 8.1.3

**Transport ferroviaire de marchandises dangereuses,
1990: mouvements de marchandises dangereuses
transportées des États-Unis vers le Canada, selon le
tonnage**

Dangerous Good	Tonnes	Share of	Cars	Share of
		total	Wagons	total
Part du	No.	%	No.	%
Cyclohexane – Cyclohexane	89 603	10.5	1,096	7.5
Isobutylene – Isobutylène	72 800	8.5	1,108	7.6
Sodium hydroxide, solution or caustic soda – Hydroxyde de sodium en solution, ou soude caustique en solution	63 535	7.4	730	5.0
Ethylenediamine tetraacetic acid or edta – Acide éthylénediamine tétracétique, ou EDTA	61 797	7.2	801	5.5
Phosphoric acid – Acide phosphorique liquide	56 637	6.6	641	4.4
Propylene – Propylène	44 081	5.1	691	4.7
Benzene – Benzène	43 006	5.0	642	4.4
Corrosive liquids, N.O.S. – Liquides corrosifs N.S.A.	36 209	4.2	1,273	8.7
Flammable liquids, N.O.S. – Liquides inflammables N.S.A.	35 894	4.2	530	3.6
Petroleum distillates, N.O.S. – Pétrole, distillats de, N.S.A.	26 725	3.1	366	2.5
Chlorine – Chlore	26 275	3.1	322	2.2
Freight rate shipments,trailer-on-flat – Taux de frets d'embarquement	26 272	3.1	1,885	12.9
Hydrochloric acid solution or hydrochloric acid – Acide chlorhydrique en solution, ou acide chlorhydrique	16 632	1.9	192	1.3
Toluene Diisocyanate – Diisocyanate de toluène	15 233	1.8	183	1.3
Ferric chloride solution – Chlorure ferrique ou chlorure de fer III en solution	14 869	1.7	167	1.1
Methyl methacrylate monomer, inhibited – Méthacrylate de méthyle monomère stabilisé	13 904	1.6	184	1.3
Alcohols, N.O.S. – Alcools, N.S.A.	13 267	1.5	179	1.2
Acetic acid, solution – Acide acétique en solution	11 382	1.3	143	1.0
Acrylonitrile, inhibited – Acrylonitrile stabilisé	10 590	1.2	154	1.1
Sludge acid or acid, sludge – Acide résiduaire de raffinage	7 687	0.9	160	1.1
Phenol, solid or phenol – Phénol solide, ou Phénol	7 489	0.9	98	0.7
Potassium hydroxide, solution or caustic potash – Solution ou substance caustique d'hydrate de potassium	7 456	0.9	87	0.6
Hydrogen peroxide, stabilized – Peroxyde d'hydrogène stabilisé	7 055	0.8	128	0.9
Hexamethylenediamine solution - Hexaméthylénediamine, solution	6 246	0.7	83	0.6
Sulphuric acid – Acide sulfurique	6 151	0.7	70	0.5
All other dangerous goods – Toutes les autres marchandises dangereuses	135 339	15.8	2,643	18.2
Total dangerous goods transported to Canada from U.S. – Total des marchandises dangereuses transportées des États-Unis vers le Canada	856 134	100.0	14,556	100.0

Table 8.1.3

**Railway Transport of Dangerous Goods, 1991:
Movement of Dangerous Goods to Canada from
U.S., based on Tonnage**

Tableau 8.1.3

**Transport ferroviaire de marchandises dangereuses,
1991: mouvements de marchandises dangereuses
transportées des États-Unis vers le Canada, selon le
tonnage**

Dangerous Good	Tonnes	Share of	Cars	Share of
		total	Wagons	total
Marchandises dangereuses				
	No.	%	No.	%
Cyclohexane – Cyclohexane	97 444	10.7	1,154	7.6
Phosphoric acid – Acide phosphorique liquide	92 824	10.2	1,062	7.0
Isobutylene – Isobutylène	75 056	8.3	1,117	7.3
Corrosive liquids, N.O.S. – Liquides corrosifs N.S.A.	72 254	7.9	1,822	12.0
Ethylenediamine tetraacetic acid or edta – Acide éthylénediamino tétraacétique, ou EDTA	70 070	7.7	906	6.0
Sodium hydroxide, solution or caustic soda solution – Hydroxyde de sodium en solution ou soude caustique en solution	57 979	6.4	656	4.3
Flammable liquids, N.O.S. – Liquides inflammables N.S.A.	46 651	5.1	723	4.8
Butane or butane mixtures – Butane, ou butane en mélange	45 409	5.0	679	4.5
Methane, refrigerated liquid or natural gas, – Méthane liquide réfrigéré, ou Gaz naturel	34 418	3.8	563	3.7
Freight rate shipments,trailer-on-flat – Taux de frets d'embarquement	33 102	3.6	2,007	13.2
Chlorine – Chlore	22 810	2.5	287	1.9
Methyl methacrylate monomer, inhibited – Méthacrylate de méthyle monomère stabilisé	13 856	1.5	175	1.2
Hydrochloric acid solution or hydrochloric acid – Acide chlorhydrique en solution, ou acide chlorhydrique	13 112	1.4	150	1.0
Acetic acid, solution – Acide acétique en solution	12 999	1.4	163	1.1
Toluene Diisocyanate – Diisocyanate de toluène	12 256	1.3	149	1.0
Vinyl chloride, inhibited – Chlorure de vinyle stabilisé	9 772	1.1	137	0.9
Acrylonitrile, inhibited – Acrylonitrile stabilisé	8 201	0.9	114	0.7
Potassium hydroxide, solution or caustic potash – Solution ou substance caustique d'hydrate de potassium	7 631	0.8	90	0.6
Phenol, solid or phenol – Phénol solide, ou Phénol	7 407	0.8	94	0.6
Alcohols, N.O.S. – Alcools, N.S.A.	6 812	0.7	97	0.6
Ferrosilicon – Ferrosilicium	6 769	0.7	343	2.3
Acetaldehyde – Acétaldehyde	6 401	0.7	75	0.5
Fluosilicic acid or hydrofluorosilicic acid – Acide fluorosilicique, ou acide hydrofluorosilicique	6 222	0.7	75	0.5
Ammonia, anhydrous, liquified or solution – Ammoniac anhydre liquéfié, ou ammoniac anhydre, ou ammoniac en solution	6 003	0.7	84	0.6
Nitric acid – Acide nitrique	5 483	0.6	64	0.4
All other dangerous goods – Toutes les autres marchandises dangereuses	138 677	15.2	2,423	15.9
Total dangerous goods transported to Canada from U.S. – Total des marchandises dangereuses transportées des États-Unis vers le Canada	909 618	100.0	15,209	100.0

8.2 International Commodity Origin and Destination, 1991

Introduction

This study presents the origin and destination of commodity movements on either side of the Canada-United States border, as originated by and interlined with Canadian National and Canadian Pacific Railways. The transportation activities presented include tonnages and commodities entering and departing Canadian gateway provinces.

Northbound Movements

CN and CP transported 8.9 million tonnes from the northbound movement of cargo in 1991. Ontario was the busiest gateway province, accounting for 74.3% of the total or 6.6 million tonnes. The North-Central and South regions of the United States, together originated 7.2 million tonnes or 81.6% of this traffic.

The origin and destination of the northbound movement of the top five commodities based on tonnage is shown in table 8.2.3. The province of Ontario received 3.2 million tonnes which included mostly motor vehicle engines, accessories, parts, and assemblies (346 thousand tonnes or 10.8% of total tonnage transported to Ontario), clay (250 thousand tonnes or 7.8%), sand (217 thousand tonnes or 6.8%) and plastic materials (172 thousand tonnes or 5.4%).

The province of Québec received the second-highest tonnage of 3.1 million tonnes, 87.1% of which was also from the North-Central and South regions of the United-States. These shipments included mixed carload freight (932 thousand tonnes or 29.7% of total northbound tonnage transported to Québec), soyabean oil meal (178 thousand tonnes or 5.7%) and vegetables (141 thousand tonnes or 4.5%).

For Ontario, the tonnages of its top five commodities made up the smallest percentage of all commodities shipped to that province (34.8%). Alberta was next-lowest with 36.5%. These low percentages indicate that the provinces concerned are being shipped a wide variety of commodities.

Southbound Movements

CN and CP carried 31.3 million tonnes of cargo southbound, almost three times the tonnage transported northbound. As with northbound movements, Ontario was the busiest gateway province, transporting 16.6 million tonnes or 53.2% of the cargo entering the United States by rail from Canada. The North-Central region, alone, received 9.1 million tonnes through the gateway province of Ontario.

8.2 Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises, 1991

Introduction

Cette étude présente les statistiques sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises qui ont eu lieu des deux côtes de la frontière Canada-États-Unis et qui sont effectués par les compagnies Canadian National et Canadian Pacific, ainsi que sur les transferts auxquels ont participé ces sociétés. Les activités de transport présentées comprenaient le tonnage et les marchandises à destination et en provenance des provinces canadiennes de correspondance.

Mouvements à destination du nord

Le CN et le CP ont transporté 8.9 million tonnes de marchandises à destination du nord en 1991. L'Ontario a été la province de correspondance la plus active, représentant 74.3% du tonnage total ou 6.6 millions de tonnes. Les régions du centre-nord et du sud des États-Unis ont été les points de départ de 7.2 millions de tonnes ou 81.6% du tonnage.

Le tableau 8.2.3 fournit les cinq principales marchandises en fonction du tonnage. La province de l'Ontario a reçu 3.2 millions de tonnes qui comportaient pour la plupart des moteurs de véhicules automobiles, des accessoires, des pièces et des ensembles (346 000 de tonnes ou 10.8% du tonnage total à destination de l'Ontario), de l'argile (250 000 de tonnes ou 7.8%), de sable (217 000 de tonnes ou 6.8%) et du matériaux plastiques (172 000 de tonnes ou 5.4%).

La province de Québec est placée deuxième, recevant 3.1 millions de tonnes, dont 87.1% provenaient des régions du centre-nord et du sud des États-Unis. Ces expéditions contenait des chargements mixtes (932 000 de tonnes ou 29.7% du tonnage total à destination du Québec), de la farine de tourteaux de fèves soja (178 000 de tonnes ou 5.7%) et des légumes (141 000 de tonnes ou 4.5%).

Le tonnage des cinq principales marchandises à destination de l'Ontario a représenté le plus petit pourcentage de toutes les marchandises à destination de cette province (34.8%). Alberta vient ensuite avec 36.5%. Les faibles pourcentages s'expliquent par le fait que les provinces en question reçoivent une grande variété de marchandises.

Mouvements à destination du sud

Le CN et le CP ont déplacé 31.3 millions de tonnes de marchandises à destination du sud, presque trois fois le tonnage transporté à destination du nord. Ici encore, l'Ontario a été la province de correspondance la plus active, représentant 16.6 millions de tonnes ou 53.2% des marchandises transportées par chemin de fer du Canada vers les États-Unis. La région du centre-nord a été à elle seule le point de destination de 9.1 millions de tonnes provenant de la province de correspondance de l'Ontario.

Table 8.2.1

Railway Commodity Origin and Destination, Revenue and Tonnes for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin, by Gateway Province, U.S. - Canada Movements, 1991

Tableau 8.2.1

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes et tonnes des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine, par la province d'entrée, mouvements États-Unis - Canada, 1991

Canadian Gateway Province Province d'entrée de Canada	U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis					Total
	North-East Nord-est	North-Central Nord-centrale	South Sud	West Ouest		
New Brunswick – Nouveau Brunswick						
Revenue – Recettes	\$'000					
Tonnes	'000	..	..	..	..	..
Quebec – Québec						
Revenue – Recettes	\$'000					
Tonnes	'000	..	..	..	..	..
Ontario						
Revenue – Recettes	\$'000					
Tonnes	'000	..	..	..	..	..
Manitoba						
Revenue – Recettes	\$'000					
Tonnes	'000	..	..	..	..	..
Alberta						
Revenue – Recettes	\$'000					
Tonnes	'000	..	..	..	..	..
Saskatchewan						
Revenue – Recettes	\$'000					
Tonnes	'000	..	..	..	..	..
British Columbia – Colombie Britannique						
Revenue – Recettes	\$'000					
Tonnes	'000	..	..	..	..	..
Total						
Revenue – Recettes	\$'000					
Tonnes	'000	626	4 655	2 574	1 009	8 864

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Of the total tonnage, 15.0 million tonnes or 48.1% were destined for the North-Central region. High tonnages of muriate of potassium (potash) (2.8 million tonnes or 9.0% of total southbound tonnage), woodpulp (1.6 million tonnes or 5.2%), lumber (1.5 million tonnes or 4.9%) were transported to this region. (Table 8.2.5).

The highest proportion of southbound tonnage amounting to 6.9 million tonnes originated from the province of Ontario, a majority of which (73.9%) were destined for the North-East and North-Central regions of the United States. Woodpulp (882 thousand tonnes or 12.8% of the total tonnage transported southbound) and newsprint paper (816 thousand tonnes or 11.9%) were the top commodities shipped from this province.

La région du centre-nord des États-Unis reçut 15.0 millions de tonnes ou 48.1% du tonnage total, dont un tonnage élevé de chlorure de potassium (potasse) (2.8 millions de tonnes ou 9.0% du tonnage total à destination du sud), de pâte de bois (1.6 million de tonnes ou 5.2%) et de bois de construction (1.5 million de tonnes ou 4.9%) (Tableau 8.2.5).

La plus grande portion de tonnage à destination du sud s'élevait à 6.9 millions de tonnes provenant de la province du Ontario et dont la plupart (73.9%) était acheminée vers les régions de nord-est et centre-nord des États-Unis. Les principales marchandises destinées pour le sud et chargées à partir de l'Ontario ont été la pâte de bois (882 000 tonnes ou 12.8% du tonnage total), et de papier journal (816 000 de tonnes ou 11.9%).

The province of Quebec shipped the second-highest tonnage, 6.8 million tonnes, 76.2% of which was destined for the North-East and North-Central regions of the United States. Total shipments from Quebec included 1.9 million tonnes of newsprint paper (28.5% of the southbound tonnage transported from Quebec), 928 thousand tonnes of mixed carload freight (13.7%) and 647 thousand tonnes aluminum and aluminum alloy fabricated material (9.5%).

As with northbound movements, a wide variety of commodities were shipped from Ontario, on the contrary the top five commodities from British Columbia and Saskatchewan constituted 93.5%, and 91.5% of their respective total tonnages of southbound movements.

La province de Québec s'est classée deuxième comme point d'origine des chargements à destination des régions du nord-est et du centre-nord des États-Unis, soit 6.8 millions de tonnes ou 76.2% du tonnage total. Les expéditions, à partir de Québec, comprenaient du papier journal (1.9 million de tonnes ou 28.5% du tonnage total transporté du Québec vers le sud), des chargements mixtes (928 000 de tonnes ou 13.7%) et des demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium (647 000 de tonnes ou 9.5%).

Comme fut le cas des mouvements à destination du nord, une grande variété de marchandises a été transportée à partir de l'Ontario. Au contraire, les cinq marchandises provenant de la Colombie-Britannique et la Saskatchewan ont figuré pour 93.5% et 91.5% des tonnages respectifs des mouvements à destination du sud.

Tableau 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Northbound Movements of Goods from U.S.
Region of Origin, U.S. - Canada Movements, 1991**

Tableau 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupes de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements États-Unis -
Canada, 1991**

Code	Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
		North-East	North-Central	South	West	
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
010	Meat, fresh or chilled - Viandes fraîches ou réfrigérées	-	49	-	-	49
012	Meat, frozen - Viandes congelées	-	1 733	1 458	-	3 191
014	Meat and meat preparations, n.e.s. - Viandes et préparations à base de viandes n.d.a.	-	-	-	54	54
016	Fish and marine animals - Poissons et animaux marins	-	19	-	435	454
022	Dairy produce, n.e.s. eggs and honey - Produits laitiers n.d.a., œufs et miel	-	-	56	-	56
024	Barley - Orge	-	235	-	-	235
026	Corn - Maïs	85	121 881	-	2 740	124 706
028	Oats - Avoine	-	286	-	-	286
030	Rice - Riz	-	2 158	47 820	2 033	52 011
034	Wheat - Blé	88	440	-	180	708
036	Cereals unmilled, n.e.s. - Céréales non moulues n.d.a.	-	4 804	-	90	4 894
038	Corn meal and flour - Farine et semoule de maïs	-	31 796	86	-	31 882
040	Corn starch - Fécule de maïs	-	35 861	-	-	35 861
042	Malt and malt flour - Malt et farine de malt	-	45	-	91	136
044	Wheat flour - Farine de blé	-	149	-	-	149
046	Cereals milled, n.e.s. - Céréales moulues n.d.a.	88	14 095	5 759	-	19 942
048	Bakery products - Produits de boulangerie	14	405	38	-	457
050	Cereal products - Produits à base de céréales	-	92	-	21	113
052	Farinaceous substances & flour, n.e.s. for use as food - Substances farineuses et farines n.d.a. destinées à l'alimentation	-	2 217	21	564	2 802
054	Apples - Pommes	-	263	-	182	445
058	Oranges	-	-	-	3 919	3 919
060	Other citrus fruits - Autres agrumes	-	-	55	334	389
062	Grapes - Raisins	-	-	-	20 080	20 080
070	Pears - Poires	-	430	-	1 562	1 992
072	Fresh or chilled fruits, n.e.s. and berries - Fruits frais ou réfrigérés n.d.a. et baies	-	57	55	-	112
074	Frozen fruits and berries - Fruits et baies congelés	-	-	863	251	1 114
076	Dried and dehydrated fruits - Fruits séchés et déshydratés	-	-	-	22	22
078	Fruit juices & fruit juice concentrates not frozen - Jus de fruits et concentrés de jus de fruit non congelés	114	259	305	1 430	2 108
080	Fruit juice concentrates, frozen - Concentrés de jus de fruits congelés	-	-	1 022	168	1 190
082	Fruits and fruit preparations, n.e.s. - Fruits et préparations de fruits n.d.a.	54	-	-	5 285	5 339
084	Nuts, except oil nuts - Noix (à l'exclusion des noix oléagineuses)	-	40	63	-	103
090	Celery - Céleris	-	-	-	1 764	1 764
092	Lettuce - Laitues	-	-	-	44	44
094	Onions and shallots - Oignons et échalotes	-	-	-	5 350	5 350
096	Potatoes, other than sweet - Pommes de terre (sauf patates douces)	-	164	-	23 273	23 437
100	Vegetables, n.e.s. fresh or chilled - Légumes frais ou réfrigérés n.d.a.	11	218	59	18 896	19 184
102	Vegetables, frozen - Légumes congelés	44	174	-	414	632

Table 8.2.2

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin, U.S. - Canada Movements, 1991 - Continued

Tableau 8.2.2

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par groupes de produits des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine, mouvements Etats-Unis - Canada, 1991 - suite

Code	Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
		North-East	North-Central	South	West	Total
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	394	139 299	-	3 602	143 295
106	Vegetables and preparations, n.e.s. - Légumes et préparations de légumes n.d.a.	-	2 463	816	5 372	8 651
108	Sugar - Sucre	4 917	23 866	106	-	28 889
110	Molasses and syrups - Mélasses et sirops	9 994	149 338	389	2 311	162 032
114	Coffee - Café	-	50	35	-	85
116	Cocoa and chocolate, tea, spices and vinegar - Cacao et chocolat, thé, épices et vinaigre	894	-	1 822	-	2 716
120	Shortening and lard - Graisse préparée et saindoux	-	3 681	-	-	3 681
124	Pre-cooked frozen food preparations - Préparations alimentaires, précuites, congelées	-	-	32	48	80
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	125	39 972	356	3 003	43 456
128	Hay, forage and straw - Foin, fourrage et paille	-	1 565	-	-	1 565
130	Wheat bran, shorts and middlings - Son d'orge, remoulages	604	-	-	-	604
132	Ground cereals and by-products, n.e.s. - Céréales moulues et dérivés n.d.a.	-	1 049	856	422	2 327
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	501 419	-	-	501 419
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a	-	6 595	1 274	-	7 869
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	144	53 341	-	-	53 485
140	Feeds of animal origin - Aliments d'origine animale pour animaux	-	1 783	3 166	-	4 949
144	Secondary or complete animal feeds, n.e.s. - Aliments complets pour animaux n.d.a.	-	3 337	479	266	4 082
146	Non-alcoholic beverages - Boissons non alcooliques	-	137	-	-	137
148	Ale, beer, stout and porter - Ale, bière, stout et porter	-	3 323	227	-	3 550
150	Wines & fermented alcoholic beverages, n.e.s. - Vins et boissons alcooliques fermentées n.d.a.	-	-	-	234	234
160	Raw hides and skins including fur skins - Cuir et peaux bruts, y compris pelleteries	-	2 756	-	-	2 756
162	Primary tankage - Déchets d'abattoir étunés, bruts	529	2 231	-	-	2 760
166	Seeds for sowing, n.e.s. - Semences n.d.a.	92	18 559	-	2 481	21 132
170	Rapeseed - Colza	391	2 238	860	-	3 489
172	Soyabbeans - Soja	-	32 572	-	-	32 572
174	Oil seeds, oil nuts and oil kernels, n.e.s. - Graines, noix et amandes oléagineuses n.d.a.	54	41 964	13 112	-	55 130
176	Rubber and allied gums, natural - Caoutchouc et gommes analogues	-	-	8 053	-	8 053
180	Other crude vegetable materials, inedible, n.e.s. - Autres matières brutes d'origine végétale, non comestibles, n.d.a.	-	-	-	-	-
182	Logs and bolts of wood - Billes et billets de bois	9 669	-	110	-	110
184	Fence posts, pitprops and piling of wood - Piquets de clôture, étais de mine et pilotis	-	-	254	-	9 923
186	Round timber, n.e.s. - Bois en grume n.d.a.	1 222	4 513	3 850	5 988	15 573
188	Pulpwood logs - Billes de bois à pâte	-	-	110	-	110
194	Other crude wood materials, n.e.s. - Autres matières de bois bruts n.d.a.	-	-	-	68	68
198	Cotton - Coton	-	970	26 468	2 043	29 481

Table 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Northbound Movements of Goods from U.S.
Region of Origin, U.S. - Canada Movements, 1991
- Continued**

Tableau 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par group de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements États-Unis -
Canada, 1991 - suite**

Code	Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
		North-East	North-Central	South	West	Total
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
200	Vegetable and man-made textile fibres, exc. cotton - Fibres textiles végétales et chimiques (sauf le coton)	-	708	-	-	708
202	Bauxite ore and alumina - Minéraux de bauxite et alumine	-	1 445	41 380	2 276	45 101
204	Copper ores and concentrates - Minéraux et concentrés de cuivre	-	36 876	-	59 442	96 318
206	Copper matte and precipitates - Mattes et précipités de cuivre	-	1 949	-	-	1 949
208	Iron ore and concentrates - Minéraux et concentrés de fer	-	4 625	-	-	4 625
210	Lead ore and concentrates - Minéraux et concentrés de plomb	795	-	3 570	22 650	27 015
212	Manganese ore - Minéraux de manganèse	-	1 314	298	-	1 612
218	Matte, nickel, copper-nickel or nickel-iron chromium alloy - Mattes et alliages de nickel(cuivre-nickel et nickel-chrome-fer)	-	-	137	-	137
222	Zinc ore and concentrates - Minéraux et concentrés de zinc	555	-	265	26 190	27 010
226	Metallic ores and concentrates, n.e.s. - Minéraux et concentrés métalliques n.d.a.	-	14	619	2 101	2 734
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	14 337	336 707	2 911	24 453	378 408
230	Non-ferrous metal scrap incl. precious metal scrap - Déchets de métaux non ferreux, y compris les déchets de métaux précieux	1 340	4 453	720	162	6 675
232	Slags, drosses & other by-products, n.e.s. - Cendres, scories et autres dérivés n.d.a.	4 072	261	1 606	1 951	7 890
236	Anthracite coal - Anthracite	4 760	-	-	-	4 760
238	Bituminous coal - Houille grasse	-	155	372	27 123	27 650
240	Lignite coal - Lignites	43	-	-	-	43
242	Coal, n.e.s. - Houille n.d.a.	-	292	-	-	292
244	Crude mineral oils(petroleum) - Huiles minérales brutes (pétrole)	-	-	70	158	228
246	Natural gas & other crude bituminous substances - Gaz naturel et autres substances bitumineuses brutes	-	-	-	404	404
250	Clay - Argile	89	62 448	320 155	63 948	446 640
252	Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	68	171	1 813	10 483	12 535
254	Natural abrasives - Abrasifs naturels	-	3 338	46	4 316	7 700
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	1 529	319 865	6 738	8 627	336 759
258	Sand, n.e.s. - Sable n.d.a.	-	-	2 202	-	2 202
260	Gravel - Gravier	940	-	35	45	1 020
262	Building stone, rough - Pierre de construction, brute	898	11 647	512	1 158	14 215
264	Silica or silex, n.e.s. - Silice ou silex n.d.a.	-	89	4 126	-	4 215
266	Agricultural limestone - Pierre calcaire, d'usage agricole	-	225	-	-	225
270	Limestone, crushed or broken, n.e.s. - Pierre calcaire concassée n.d.a.	15 174	492	80	450	16 196
272	Stone, n.e.s.including stone refuse - Pierre n.d.a., y compris les débris de pierre	-	20	-	-	20
274	Barytes, natural - Barytine	-	-	-	6 864	6 864
276	Gypsum - Gypse	-	86	161	-	247
280	Nepheline syenite - Syénite néphélinique	89	87	-	-	176
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	-	-	91	-	91
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	58 217	-	-	216	58 433

Table 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Northbound Movements of Goods from U.S.
Region of Origin, U.S. - Canada Movements, 1991**
- Continued

Tableau 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupes de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements États-Unis -
Canada, 1991 - suite**

Code	Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
		North-East	North-Central	South	West	Total
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
286	Common salt, n.e.s. - Sel commun n.d.a.	884	736	14 345	3 751	19 716
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	268	157	1 519	184	2 128
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	-	-	21	181	202
292	Non metallic, crude, n.e.s. - Minéraux non métalliques bruts n.d.a.	210	1 679	13 257	41 792	56 938
294	Textile rags and waste, n.e.s. - Chiffons et déchets de textiles n.d.a.	-	-	200	-	200
296	Paper waste - Déchets de papier	33 739	25 906	21 273	878	81 796
298	Slag (excl. basic) and ashes, waste - Scories (sauf basiques) et cendres, déchets	20 043	58 685	821	15 449	94 998
300	Wood waste, n.e.s. - Déchets de bois n.d.a.	-	-	-	137	137
304	Waste materials, n.e.s. - Autres déchets n.d.a.	1 792	949	17 887	-	20 628
306	Leather and dressed furs and rubber fabricated materials - Cuir, fourrures apprêtées et demi-produits en caoutchouc	-	631	36	-	667
308	Lumber - Bois de construction	5 303	17 660	7 357	30 304	60 624
310	Flooring - Couvertures de sol	-	16	255	-	271
312	Railway ties - Traverses de chemin de fer	453	12 749	129	2 825	16 156
316	Sawmill products, n.e.s. - Scieries	-	57	-	-	57
318	Veneer - Plaques	-	-	-	203	203
320	Plywood - Contre-plaqué	-	22 551	4 545	17 666	44 762
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	29 211	7 039	559	6 697	43 506
324	Millwork (woodwork) - Bois travaillé	-	106	-	1 005	1 111
326	Cooperage stock & box, crate & package shoo - Ouvrages de tonnellerie, caisses et bois de layetier	-	685	-	-	685
328	Other wood fabricated materials, n.e.s. - Autre demi-produits en bois n.d.a.	377	670	5	481	1 533
330	Woodpulp - Pâte de bois	25 873	8 500	102 988	15 720	153 081
332	Pulp, n.e.s. - Pâte n.d.a.	-	137	64	-	201
334	Newsprint paper - Papier journal	2 899	716	3 146	602	7 363
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	24 952	7 986	2 167	968	36 073
340	Fine paper, tissue paper and sanitary paper - Papier fin, papier de soie et papier hygiénique	80	4 585	1 139	-	5 804
342	Wrapping paper - Papier d'emballage	-	66	7 891	5 482	13 439
344	Paperboard, n.e.s. - Carton n.d.a.	1	363	915	-	1 279
346	Building paper - Papier de construction	123	2 997	-	-	3 120
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	2 258	14 892	124 968	3 363	145 481
350	Paper, n.e.s. - Papiers n.d.a.	-	5 898	-	-	5 898
352	Batts, batting, wadding and felt - Ouate et bourre en masse ou en feuilles, feutre	-	-	67	-	67
356	Cotton broad-woven fabrics - Tissus larges de coton	-	-	45	-	45
358	Jute broad-woven fabrics - Tissus larges de jute	-	-	-	36	36
360	Textile fabricated materials, n.e.s. - Demi-produits en matières textiles n.d.a.	-	24	47	-	71
362	Animal oils and fats(exc. marine) - Huiles & corps gras d'origine animale (sauf marins)	-	12 963	-	-	12 963
364	Fish and marine animal oils - Huiles de poissons et d'animaux marins	-	-	146	-	146
366	Cottonseed oil and linseed oil - Huile de coton et huile de lin	-	1 048	6 112	138	7 298

Table 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Northbound Movements of Goods from U.S.
Region of Origin, U.S. - Canada Movements, 1991
- Continued**

Tableau 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par group de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements États-Unis -
Canada, 1991 - suite**

Code	Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis					Total
		North-East	North-Central	South	West		
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest		
368	Soyabean oil - Huile de soja	-	4 230	-	-	4 230	
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	209	9 157	3 736	818	13 920	
372	Chemically modified oils,fats and waxes, and their derivatives - Huiles, corps gras et cires modifiés chimiquement & leurs dérivés	19	3 634	618	331	4 602	
374	Turpentine, rosin and rosin oils, spirits and acids - Térébenthine, colophane et huiles, essences & acides de colophane	-	20	1 187	210	1 417	
376	Gum, wood and vegetable extracts - Extraits de gomme, de bois et de végétaux	-	15 099	471	1 503	17 073	
378	Carbon blacks - Noir de carbone	18	1 587	5 561	-	7 166	
380	Chemical elements - Éléments chimiques	9 457	657	90	13 249	23 453	
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	2 791	18 029	518	59	21 397	
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	10 757	4 707	85 541	4 788	105 793	
386	Sodium hydroxide - Hydroxyde de sodium	-	-	-	3 709	3 709	
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	18 555	10 151	14 244	34 340	77 290	
390	Sodium sulphate - Sulfate de sodium	176	369	-	-	545	
392	Sodium carbonate - Carbonate de sodium	7 295	17 210	-	79 723	104 228	
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	9 566	63 571	74 865	37 933	185 935	
396	Calcium carbide - Carbure de calcium	-	1 364	20	-	1 384	
398	Inorganic chemicals, other, n.e.s. - Autres produits chimiques inorganiques n.d.a.	-	41 255	9 358	6 183	56 796	
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	1 214	7 641	113 637	61	122 553	
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	1 046	3 699	32 439	2 041	39 225	
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	3 064	9 161	42 959	85	55 269	
406	Organic acids, their anhydrides, halides, peroxides, peracids, and derivatives - Acides organiques et leurs anhydrides, halides, peroxydes, peracides et leurs dérivés	320	1 722	56 299	-	58 341	
408	Nitrogen-function compounds - Composés de fonction azote	175	9 565	19 170	86	28 996	
410	Organic chemicals, n.e.s. - Produits chimiques organiques n.d.a.	-	3 893	56 410	801	61 104	
412	Explosives, fuses and caps - Explosifs, mèches et amores	82	2 855	-	24	2 961	
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	8 472	267 320	11 674	287 466	
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	-	1 563	91	534	2 188	
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	125	43 624	63 424	39 167	146 340	

Table 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Northbound Movements of Goods from U.S.
Region of Origin, U.S. - Canada Movements, 1991**
- Continued

Tableau 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par group de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements Etats-Unis -
Canada, 1991 - suite**

Code	Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
		North-East	North-Central	South	West	Total
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
420	Agricultural chemicals, formulated - Produits chimiques agricoles, formulés	-	25 457	4 329	-	29 786
422	Adhesives - Adhésifs	-	1 411	61	-	1 472
424	Synthetic rubber - Caoutchouc synthétique	3 616	2 786	65 169	-	71 571
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	8 831	39 283	213 737	382	262 233
428	Pigments, lakes and toners - Pigments, laques colorantes et tonifiants	85	-	8 762	-	8 847
430	Paints and related products - Peintures et produits connexes	-	31	588	657	1 276
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	6 649	107 030	76 071	1 803	191 553
436	Aviation turbine fuel - Carburéacteurs	-	23	-	-	23
438	Diesel fuel - Carburant diesel	-	-	239	-	239
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	6 090	10 553	13 992	3 044	33 679
444	Lubricating oils and greases - Huiles et graisses lubrifiantes	27 226	3 127	14 891	818	46 062
446	Petroleum coke - Coke de pétrole	42	74 710	29 720	76 409	180 881
448	Coke, n.e.s. - Coke n.d.a.	2 762	7 996	34 650	13 342	58 750
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	20 639	24 570	37 959	39 197	122 365
452	Asphalts and road oils - Asphalte et bitume fluxé	3 356	-	-	1 901	5 257
454	Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	5 064	19 062	40 132	92	64 350
456	Ferro-alloys - Ferro-alliages	360	9 755	135	-	10 250
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	1 653	24 580	6 661	174	33 068
461	Primary iron and steel, n.e.s. - Fer et acier de formes primaires n.d.a.	-	1 799	79	-	1 878
462	Castings and forgings, iron or steel - Moulages et forgeages de fer ou d'acier	422	2 274	204	13 782	16 682
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	27	12 021	3 673	2 866	18 587
466	Plates, steel, fabricated - Tôles d'acier travaillé	7 448	8 727	3 493	4 861	24 529
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	9 963	18 431	3 386	5 212	36 992
470	Structural shapes and sheet piling, iron or steel - Profilés de charpente et palplanches de fer et d'acier	7 689	19 359	56 454	76	83 578
472	Rails and railway track materials - Rails et matériel de voie ferrée	1 843	2 590	5 300	-	9 733
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	500	9 626	49 883	155	60 164
476	Wire, iron or steel - Fils de fer ou d'acier	-	14	50	-	64
478	Aluminum paste, powder, pigs, ingots and shot - Pâte, poudre, gueuses, lingots et grenaille d'aluminium	-	20	19	-	39
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	97	195	36	2 286	2 614
482	Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	86	-	-	-	86

Table 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Northbound Movements of Goods from U.S.
Region of Origin, U.S. - Canada Movements, 1991**
- Continued

Tableau 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupes de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements États-Unis -
Canada, 1991 - suite**

Code	Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
		North-East	North-Central	South	West	Total
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
484	Copper and alloys, n.e.s. - Cuivre et alliages de cuivre n.d.a.	-	19	421	-	440
486	Lead and alloys - Plomb et alliages	137	2 907	1 164	-	4 208
488	Nickel and alloys - Nickel et alliages	-	83	-	-	83
492	Zinc and alloys - Zinc et alliages	-	-	111	-	111
494	Other non-ferrous base metals and alloys - Autres alliages et métaux communs non ferreaux	-	15	1 022	-	1 037
496	Tanks - Réservoirs	332	98	-	94	524
498	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware - Boulons, écrous, clous, vis et autres articles des base de quincaillerie	-	228	-	77	305
500	Metal fabricated basic products, n.e.s. - Demi-produits de base en métal n.d.a.	19	608	286	532	1 445
502	Natural stone basic products, chiefly structural - Produits de base en pierre naturelle, surtout de construction	125	34 158	-	-	34 283
504	Bricks and tiles, clay - Briques et tuiles d'argile	-	846	5 040	109	5 995
506	Fire brick and similar shapes - Briques réfractaires et formes similaires	1 171	10 865	306	478	12 820
508	Dolomite and magnesite, calcined - Dolomite et magnésite calcinées	-	20 515	42	4 802	25 359
510	Refractories, n.e.s. - Matières réfractaires n.d.a.	386	998	20	-	1 404
512	Glass basic products - Produits de base en verre	-	188	5 080	-	5 268
514	Asbestos and asbestos-cement basic products - Produits de base en amiante et en fibrociment	-	-	20	-	20
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	3 703	275	1 059	60 066	65 103
518	Concrete pipe - Tuyaux en béton	-	-	-	1 087	1 087
520	Cement and concrete basic products, n.e.s. - Produits de base en ciment et en béton n.d.a.	-	87	42	-	129
522	Plaster - Plâtre	-	1 979	860	-	2 839
526	Gypsum basic products, n.e.s. - Produits de base en gypse n.d.a.	-	60	86	-	146
528	Lime, hydrated and quick - Chaux hydratée et vive	-	860	-	68	928
530	Non-metallic mineral basic products, n.e.s. - Produits minéraux non métalliques de base n.d.a.	-	1 758	565	495	2 818
534	Miscellaneous fabricated materials - Divers demi-produits	-	677	10	-	687
536	Power boilers - Chaudières mécaniques	280	388	526	-	1 194
538	Engines and turbines, general purpose - Moteurs et turbines (tout usage)	-	11	95	-	106
539	Electric generators and motors - Génératerices et moteurs électriques (tout usage)	79	-	266	-	345
540	General purpose industrial machinery, n.e.s. - Outilage industriel d'utilisation générale n.d.a.	172	7 722	210	469	8 573
542	Conveying, elevating & materials handling equipment - Convoyeurs et matériel de levage & de manutention	16	519	35	105	675
544	Construction & maintenance machinery & equipment - Machines et matériel de construction & d'entretien	-	738	201	-	939

Table 8.2.2

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin, U.S. - Canada Movements, 1991 - Continued

Tableau 8.2.2

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par group de produits des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine, mouvements États-Unis - Canada, 1991 - suite

Code	Commodity - Merchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
		North-East	North-Central	South	West	Total
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
546	Special industry machinery, n.e.s. - Machines industrielles spéciales n.d.a.	92	5 047	1 138	144	6 421
548	Agricultural machinery and equipment - Machines et matériel agricoles	42	4 800	19	-	4 861
550	Tractors - Tracteurs	-	13 362	11	-	13 373
552	Railway rolling stock - Matériel ferroviaire roulant	6 939	15 555	3 684	1 371	27 549
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	10 786	110 018	95 530	1 427	217 761
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	51 334	336 682	32 306	-	420 322
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	1 915	55 626	341	-	57 882
560	Ships and boats, aircraft and miscellaneous vehicles, n.e.s.(incl. parts and accessories) - Navires et bateaux, aéronefs et véhicules divers n.d.a. (y compris pièces et accessoires)	721	714	184	97	1 716
562	Rubber tires and tubes - Pneus et chambres à air en caoutchouc	-	9 982	9 637	20	19 639
564	Communication and related equipment - Matériel de communication et matériel connexe	-	386	13	-	399
566	Heating equipment - Matériel de chauffage	-	333	103	117	553
568	Air conditioning and refrigeration equipment - Matériel de climatisation et de réfrigération	14	2 626	1 600	-	4 240
570	Plumbing equipment and fittings - Matériel de plomberie et garnitures	-	150	160	-	310
572	Electric lighting, distribution and control equipment, n.e.s. - Matériel électrique d'éclairage, de distribution et de commande n.d.a.	77	40	382	100	599
574	Furniture and fixtures - Meubles et accessoires	5	1 788	7 527	61	9 381
576	Electric appliances and accessories - Appareils électriques et accessoires	-	5 527	199	-	5 726
577	Other equipment - Autre appareils	-	177	387	-	564
579	Apparel and accessories, n.e.s. - Vêtements et accessoires n.d.a.	87	55	7	-	149
580	Toiletries, cleaning preparations and household chemical specialities - Produits de toilette, préparations de nettoyage et spécialités chimiques	3 204	384	3 557	-	7 145
582	Paper napkins, towels and toilet paper - Napperons et serviettes en papier, et papier de toilette	-	1 617	183	-	1 800
586	Kitchen utensils, cutlery and tableware, n.e.s. (silverware) - Articles de cuisine, articles de table et coutellerie, n.d.a. (sauf l'argenterie)	-	6	12	-	18
588	Household and personal equipment, n.e.s. - Articles ménagers et personnels n.d.a.	299	309	237	20	865
590	Medicinal & pharmaceutical products & supplies, incl. ophthalmic goods & orthopaedic appliance - Médicaments, produits pharmaceutiques et fournitures médicales	-	4 004	103	-	4 107
592	Printed matter - Imprimés	-	254	1 240	1 413	2 907

Table 8.2.2

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Northbound Movements of Goods from U.S.
Region of Origin, U.S. - Canada Movements, 1991**
- Continued

Tableau 8.2.2

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par group de produits des
mouvements sud-nord de marchandises à partir de la
région d'origine américaine, mouvements Etats-Unis -
Canada, 1991 - suite**

Code	Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
		North-East	North-Central	South	West	
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
594	Stationers' supplies, photographic goods, musical instruments and recreational supplies - Articles de papeterie et de photographie, instruments de musique et matériel récréatif	89	1 162	802	16	2 069
596	Firearms, weapons and ammunition - Armes à feu, armes et munitions	753	18	156	876	1 803
598	Prefabricated buildings and structures - Bâtiments et ouvrages préfabriqués	-	20	1 209	437	1 666
600	Miscellaneous products, n.e.s. - Produits divers n.d.a.	-	563	309	30	902
602	Metal containers - Récipients, contenants et conteneurs en métal	30	165	29	-	224
604	Glass containers - Contenants de verre	-	64	5	-	69
606	Bags, paper - Sacs de papier	325	-	22	-	347
608	Other paper containers - Autres récipients et contenants de papier	188	431	117	-	736
610	Wooden containers - Récipients et contenants en bois	-	-	14	48	62
612	Shipping and distribution containers and closure n.e.s. - Récipients, contenants et conteneurs de livraison et de distribution, et fermetures	169	2 459	638	38	3 304
616	Paper end products - Produits finals en papier	1 661	1 696	1 168	-	4 525
618	Plastic end products - Produits finals en plastique	-	7 585	128	-	7 713
620	Remaining end products - Autres produits finals	-	18	391	-	409
622	Shipping containers returned empty (not c.o.f.c. containers) - Conteneurs vides retournés à l'expéditeur (autres que C.S.W.P.)	8 206	14 453	1 180	7	23 846
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	71 443	958 940	29 041	3 529	1 062 953
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	-	81	321	64	466
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) - R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	-	-	138	-	138
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	900	48 389	58	48	49 395
632	T.o.f.c. piggyback-other trailers (plans iii, iv & open tariff) - R.S.W.P. autres remorques (rail-route) (plans iii, iv et tarif général)	-	1 359	-	-	1 359
640	Non-carload shipments(at both freight and express rates) - Expéditions de marchandise (tarifs-marchandises et tarifs-messageries)	204	120	35	-	359
Total		626 119	4 654 841	2 574 094	1 008 622	8 863 676

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 8.2.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Province/Territory of Destination, U.S. - Canada Movements, 1991

Tableau 8.2.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination d'une province/territoire, mouvements États-Unis - Canada, 1991

Destination Province/Territory	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis					Total
	North-East	North Central	South	West		
	Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest		
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse						
134 Soyabean oil meal - Touuteaux de soja	—	15 558	—	—	15 558	
424 Synthetic rubber - Caoutchouc synthétique	—	—	14 980	—	14 980	
292 Non metallic, crude, n.e.s. - Minéraux non métalliques bruts n.d.a.	—	227	632	9 521	10 380	
330 Woodpulp - Pâte de bois	—	—	6 762	—	6 762	
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	6 405	—	—	—	6 405	
Other Commodities - Autres produits	12 554	21 243	33 198	5 657	72 652	
Total	18 959	37 028	55 572	15 178	126 737	
New Brunswick - Nouveau Brunswick						
250 Clay - Argile	89	90	67 158	—	67 337	
330 Woodpulp - Pâte de bois	17 313	272	625	—	18 210	
296 Paper waste - Déchets de papier	15 227	1 630	150	—	17 007	
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	—	7 088	4 781	—	11 869	
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	—	11 646	—	—	11 646	
Other Commodities - Autres produits	27 383	29 024	39 256	16 694	112 357	
Total	60 012	49 750	111 970	16 694	238 426	
Quebec - Québec						
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	43 162	870 915	17 083	1 318	932 478	
134 Soyabean oil meal - Touuteaux de soja	—	178 478	—	—	178 478	
104 Vegetables, dried - Légumes séchés	394	139 224	—	1 593	141 211	
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	2 723	99 857	14 412	—	116 992	
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	—	—	116 835	—	116 835	
Other Commodities - Autres produits	221 768	797 129	501 619	134 483	1 654 999	
Total	268 047	2 085 603	649 949	137 394	3 140 993	
Ontario						
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	50 511	265 076	30 334	—	345 921	
250 Clay - Argile	—	54 624	166 911	28 412	249 947	
256 Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	939	216 020	308	110	217 377	
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	6 826	23 760	141 462	134	172 182	
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	—	1 709	130 621	—	132 330	
Other Commodities - Autres produits	193 990	730 088	959 803	207 937	2 091 818	
Total	252 266	1 291 277	1 429 439	236 593	3 209 575	

Table 8.2.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Province/Territory of Destination, U.S. - Canada Movements, 1991 – Continued

Tableau 8.2.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination d'une province/territoire, mouvements États-Unis - Canada, 1991 – Suite

Destination Province/Territory		U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis				Total
		North-East	North Central	South	West	
Destination Province/territoire		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
Manitoba						
204	Copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de cuivre	–	–	–	58 775	58 775
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	372	21 285	4 169	837	26 663
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	–	–	820	11 603	12 423
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	–	4 529	5 703	90	10 322
552	Railway rolling stock – Matériel ferroviaire roulant	2 963	5 677	427	–	9 067
	Other Commodities – Autres produits	4 067	74 670	28 073	11 517	118 327
Total		7 402	106 161	39 192	82 822	235 577
Saskatchewan						
228	Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier	–	258 584	–	24 302	282 886
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	–	91 656	–	–	91 656
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	–	10 503	69	–	10 572
420	Agricultural chemicals, formulated – Produits chimiques agricoles, formulés	–	9 510	–	–	9 510
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	52	8 130	836	19	9 037
	Other Commodities – Autres produits	2 410	69 003	17 599	21 361	110 373
Total		2 462	447 386	18 504	45 682	514 034
Alberta						
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	–	79 626	–	–	79 626
446	Petroleum coke – Coke de pétrole	–	22	–	75 488	75 510
450	Refined and manufactured gases, fuel type(ipg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	–	11	32 899	36 274	69 184
516	Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire	–	275	673	59 804	60 752
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	149	39 205	6 417	227	45 998
	Other Commodities – Autres produits	12 330	264 214	155 109	144 892	576 545
Total		12 479	383 353	195 098	316 685	907 615
British Columbia – Colombie-Britannique						
026	Corn – Maïs	–	93 159	–	–	93 159
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	–	57 394	–	–	57 394
448	Coke, n.e.s. – Coke n.d.a.	48	4 588	27 864	12 756	45 256
222	Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc	–	–	265	25 136	25 401
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxydes, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	–	–	–	25 327	25 327
	Other Commodities – Autres produits	4 444	98 914	45 733	94 078	243 169
Total		4 492	254 055	73 862	157 297	489 706

Tableau 8.2.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Province/Territory of Destination, U.S. - Canada Movements, 1991 - Concluded

Tableau 8.2.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination d'une province/territoire, mouvements États-Unis - Canada, 1991 - fin

Destination Province/Territory	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
	North-East	North Central	South	West	
	Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest					
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	-	228	508	-	736
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	-	-	-	262	262
596 Firearms, weapons and ammunition - Armes à feu, armes et munitions	-	-	-	15	15
Other Commodities - Autres produits	-	-	-	-	-
Total	-	228	508	277	1 013
Canada Total - Total Canada	626 119	4 654 841	2 574 094	1 008 622	8 863 676

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Tableau 8.2.4

Railway Commodity Origin and Destination, Revenue and Tonnes for the Southbound Movements of Goods to U.S. Region of Destination, by Gateway Province, Canada - U.S. Movements, 1991

Tableau 8.2.4

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, recettes et tonnes des mouvements nord-sud de marchandises à point de destination d'une région américaine, par la province de sortie, mouvements Canada - États-Unis, 1991

Canadian Gateway Province	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				Total
	North-East	North-Central	South	West	
	Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
New Brunswick - Nouveau Brunswick					
Revenue - Recettes	\$'000				
Tonnes	'000	372	..	..	..
Quebec - Québec					
Revenue - Recettes	\$'000				
Tonnes	'000	3 431	5	368	1
Ontario					
Revenue - Recettes	\$'000				
Tonnes	'000	1 925	9 129	5 029	557
Manitoba					
Revenue - Recettes	\$'000				
Tonnes	'000	42	2 327	509	65
Alberta					
Revenue - Recettes	\$'000				
Tonnes	'000	29	83	34	696
Saskatchewan					
Revenue - Recettes	\$'000				
Tonnes	'000	78	3 487	830	..
British Columbia - Colombie Britannique					
Revenue - Recettes	\$'000				
Tonnes	'000	53	5	24	2 198
Total					
Revenue - Recettes	\$'000				
Tonnes	'000	5 931	15 035	6 794	3 518
					31 278

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 8.2.5

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Southbound Movement of Goods to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991

Tableau 8.2.5

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1991

Code	Commodity – Marchandise	U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				
		North-East		South		West
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	Total
012	Meat, frozen – Viandes congelées	57	–	–	–	57
014	Meat and meat preparations, n.e.s. – Viandes et préparations à base de viandes n.d.a.	17	–	46	–	63
016	Fish and marine animals – Poissons et animaux marins	288	–	45	–	333
022	Dairy produce, n.e.s. eggs and honey – Produits laitiers n.d.a., œufs et miel	–	597	4 318	–	4 915
024	Barley – Orge	2 063	233 758	139	165 005	400 965
026	Corn – Maïs	67 163	90	1 795	–	69 048
028	Oats – Avoine	1 705	111 062	1 276	23 688	137 731
030	Rice – Riz	–	–	243	–	243
032	Rye – Seigle	–	29 306	–	8 009	37 315
034	Wheat – Blé	56 682	156 362	4 508	32 049	249 601
036	Cereals unmilled, n.e.s. – Céréales non moulues n.d.a.	676	5 167	356	5 127	11 326
038	Corn meal and flour – Farine et semoule de maïs	452	–	–	–	452
040	Corn starch – Fécule de maïs	165	–	761	–	926
042	Malt and malt flour – Malt et farine de malt	7 625	11 090	214	875	19 804
044	Wheat flour – Farine de blé	2 089	183	–	–	2 272
046	Cereal milled, n.e.s. – Céréales moulues n.d.a.	1 115	931	19	194	2 259
048	Bakery products – Produits de boulangerie	–	36	–	–	36
050	Cereal products – Produits à base de céréales	–	49	45	51	145
052	Farinaceous substances & flour, n.e.s. for use as food – Substances farineuses et farines n.d.a. destinées à l'alimentation	5 923	223	19	–	6 165
096	Potatoes, other than sweet – Pommes de terre (sauf patates douces)	59	132	3 315	7 928	11 434
100	Vegetables, n.e.s. fresh or chilled – Légumes frais ou réfrigérés n.d.a.	–	–	1 748	536	2 284
102	Vegetables, frozen – Légumes congelés	–	1 405	–	–	1 405
104	Vegetables, dried – Légumes séchés	1 559	3 928	12 256	1 734	19 477
106	Vegetables and preparations, n.e.s. – Légumes et préparations de légumes n.d.a.	–	69	–	–	69
108	Sugar – Sucre	6 229	31 714	4 881	3 001	45 825
110	Molasses and syrups – Mélasses et sirops	63 218	8 293	347	–	71 858
112	Sugar preparations (incl. confectionery), n.e.s. – Préparations à base de sucre (y compris les confiseries) n.d.a.	–	1 259	19	–	1 278
114	Coffee – Café	–	37	–	–	37
118	Margarine and similar products – Margarine et produits similaires	–	17	–	–	17
124	Pre-cooked frozen food preparations – Préparations alimentaires, précuites, congelées	374	–	–	–	374
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	54	9 831	–	–	9 885
128	Hay, forage and straw – Foin, fourrage et paille	–	120	86	–	206
130	Wheat bran, shorts and middlings – Son d'orge, remoulages	17 343	1 538	401	930	20 212
132	Ground cereals and by-products, n.e.s. – Céréales moulues et dérivés n.d.a.	8 504	55 496	1 974	4 769	70 743
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	503	1 060	–	–	1 563
136	Oil seed meals (incl. cake), n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	50 208	40 120	2 051	69 852	162 231

Table 8.2.5

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Southbound Movement of Goods to U.S. Region
of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991 –
Continued**

Tableau 8.2.5

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements nord-sud de marchandises à destination
d'une région américaine, mouvements Canada - États-
Unis, 1991 – suite**

Code	Commodity – Merchandise	U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				Total
		North-East	North-Central	South	West	
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. – Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	7 395	4 786	40	11 094	23 315
140	Feeds of animal origin – Aliments d'origine animale pour animaux	138	1 255	–	158	1 551
144	Secondary or complete animal feeds, n.e.s. – Aliments complets pour animaux n.d.a.	752	–	83	91	926
146	Non-alcoholic beverages – Boissons non alcooliques	11	–	–	–	11
148	Ale, beer, stout and porter – Ale, bière, stout et porter	–	105	–	–	105
150	Wines & fermented alcoholic beverages, n.e.s. – Vins et boissons alcooliques fermentées n.d.a.	–	–	300	–	300
152	Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées	–	436	6 247	17	6 700
160	Raw hides and skins including fur skins – Cuir et peaux bruts, y compris pelleteries	–	92	–	–	92
162	Primary tankage – Déchets d'abattoir étunés, bruts	–	–	–	8 720	8 720
166	Seeds for sowing, n.e.s. – Semences n.d.a.	1 097	3 800	19 807	1 249	25 953
168	Flaxseed – Lin	–	15 652	449	–	16 101
170	Rapeseed – Colza	–	217	334	211	762
172	Soyabeans – Soja	–	8 603	–	–	8 603
174	Oil seeds, oil nuts and oil kernels, n.e.s. – Graines, noix et amandes oléagineuses n.d.a.	888	11 122	1 444	80	13 534
178	Peatmoss and mosses, n.e.s. – Tourbe et autres mousses n.d.a.	–	4 476	740	–	5 216
180	Other crude vegetable materials, inedible, n.e.s. – Autres matières brutes d'origine végétale, non comestibles, n.d.a.	–	233	–	–	233
182	Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois	3 523	4 888	–	–	8 391
186	Round timber, n.e.s. – Bois en grume n.d.a.	316	12 056	268	691	13 331
188	Pulpwood logs – Billes de bois à pâte	170	–	–	6 015	6 185
192	Christmas trees – Arbres de Noël	17	–	–	–	17
194	Other crude wood materials, n.e.s. – Autres matières de bois bruts n.d.a.	63	3 686	–	659	4 408
200	Vegetable and man-made textile fibres, exc. cotton – Fibres textiles végétales et chimiques (sauf le coton)	21 771	786	5 774	–	28 331
202	Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine	249 911	9 302	2 131	3 270	264 614
206	Copper matte and precipitates – Mattes et précipités de cuivre	–	247	406	–	653
210	Lead ore and concentrates – Minerais et concentrés de plomb	–	–	–	8 708	8 708
226	Metallic ores and concentrates, n.e.s. – Minerais et concentrés métalliques n.d.a.	–	84	–	92	176
228	Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier	85 221	39 073	6 971	2 766	134 031
230	Non-ferrous metal scrap incl. precious metal scrap – Déchets de métaux non ferreux, y compris les déchets de métaux précieux	5 977	9 635	9 571	1 679	26 862
232	Slags, drosses & other by-products, n.e.s. – Cendres, scories et autres dérivés n.d.a.	59	7 637	1 524	249	9 469
238	Bituminous coal – Houille grasse	–	576 442	241	–	576 683
244	Crude mineral oils(petroleum) – Huiles minérales brutes (pétrole)	–	–	–	27	27

Table 8.2.5

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Southbound Movement of Goods to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991 – Continued

Tableau 8.2.5

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1991 – suite

Code	Commodity – Marchandise	U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				
		North-East	North-Central	South	West	Total
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
232	Slags, drosses & other by-products, n.e.s. –	59	7 637	1 524	249	9 469
248	Asbestos, unmanufactured, crude and fibre – Amiante non ouvré, brut et en fibres	–	–	4 627	–	4 627
250	Clay – Argile	–	811	2 592	2 629	6 032
252	Other crude refractory materials – Autres matières réfractaires brutes	259	9 508	36	110	9 913
254	Natural abrasives – Abrasifs naturels	–	5 749	82	–	5 831
256	Sand, industrial – Sable, d'usage industriel	–	83	–	274	357
262	Building stone, rough – Pierre de construction, brute	–	2 490	537	–	3 027
264	Silica or silex, n.e.s. – Silice ou silex n.d.a.	–	–	16	36 413	36 429
270	Limestone, crushed or broken, n.e.s. – Pierre calcaire concassée n.d.a.	272	–	–	–	272
272	Stone, n.e.s.including stone refuse – Pierre n.d.a., y compris les débris de pierre	1 020	582	–	–	1 602
274	Barytes, natural – Barytine	–	391	2 683	–	3 074
280	Nepheline syenite – Syénite néphelinique	51 634	82 116	32 070	1 032	166 852
284	Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline	2 323	6 646	–	–	8 969
286	Common salt, n.e.s. – Sel commun n.d.a.	13 738	23 826	81 352	651	119 567
288	Liquid sulphur – Soufre liquide	5 564	524 086	977 124	5 538	1 512 312
290	Sulphur, n.e.s. – Soufre n.d.a.	–	602	–	–	602
292	Non metallic, crude, n.e.s. – Minéraux non métalliques bruts n.d.a.	3 394	477	6 604	–	10 475
294	Textile rags and waste, n.e.s. – Chiffons et déchets de textiles n.d.a.	591	140	38	–	769
296	Paper waste – Déchets de papier	8 656	4 697	3 745	1 418	18 516
298	Slag (excl. basic) and ashes, waste – Scories (sauf basiques) et cendres, déchets	–	–	342	–	342
304	Waste materials, n.e.s. – Autres déchets n.d.a.	10 543	10 711	3 210	–	24 464
306	Leather and dressed furs and rubber fabricated materials – Cuir, fourrures apprêtées et demi-produits en caoutchouc	–	208	–	–	208
308	Lumber – Bois de construction	671 117	1 538 545	1 669 645	129 373	4 008 680
310	Flooring – Couvertures de sol	–	–	–	59	59
312	Railway ties – Traverses de chemin de fer	724	6 349	331	5 010	12 414
314	Shingles and shakes of wood – Bardeaux et bardaues fendus	18	327	195	–	540
316	Sawmill products, n.e.s. – Sciajes	–	726	124	–	850
318	Veneer – Placages	–	375	109	25 774	26 258
320	Plywood – Contre-plaqué	12 320	4 034	1 167	1 393	18 914
322	Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a.	29 802	68 979	24 497	223 003	346 281
324	Millwork (woodwork) – Bois travaillé	88	42	–	–	130
328	Other wood fabricated materials, n.e.s. – Autre demi produits en bois n.d.a.	204	1 828	253	–	2 285
330	Woodpulp – Pâte de bois	868 326	1 617 894	357 770	87 006	2 930 996
332	Pulp, n.e.s. – Pâte n.d.a.	65	546	–	–	611
334	Newsprint paper – Papier journal	1 098 002	1 231 130	566 945	246 620	3 142 697
336	Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial	117 008	193 512	241 230	13 004	564 754
340	Fine paper, tissue paper and sanitary paper – Papier fin, papier de soie et papier hygiénique	258	11 736	399	664	13 057
342	Wrapping paper – Papier d'emballage	1 570	18 254	20 447	21 510	61 781
344	Paperboard, n.e.s. – Carton n.d.a.	134	8 633	–	2 039	10 806
346	Building paper – Papier de construction	–	661	507	224	1 392

Tableau 8.2.5

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Southbound Movement of Goods to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991 – Continued

Tableau 8.2.5

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1991 – suite

Code	Commodity – Marchandise	U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				Total
		North-East	North-Central	South	West	
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
348	Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a.	72 754	57 305	28 317	7 820	166 196
360	Textile fabricated materials, n.e.s. – Demi-produits en matières textiles n.d.a.	–	11	–	–	11
362	Animal oils and fats(exc. marine) – Huiles & corps gras d'origine animale (sauf marins)	22	9 511	–	751	10 284
364	Fish and marine animal oils – Huiles de poissons et d'animaux marins	773	169	309	–	1 251
366	Cottonseed oil and linseed oil – Huile de coton et huile de lin	–	69	–	–	69
368	Soyabean oil – Huile de soja	60	87	–	–	147
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. – Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s.	6 029	87 582	22 268	58 030	173 909
372	Chemically modified oils,fats and waxes, and their derivatives – Huiles, corps gras et cires modifiés chimiquement & leurs dérivés	604	3 154	1 754	345	5 857
374	Turpentine, rosin and rosin oils, spirits and acids – Térébenthine, colophane et huiles, essences & acides de colophane	78	650	–	–	728
376	Gum, wood and vegetable extracts – Extraits de gomme, de bois et de végétaux	69	1 528	24 220	–	25 817
378	Carbon blacks – Noir de carbone	4 864	10 095	24 951	110	40 020
380	Chemical elements – Éléments chimiques	83 287	22 512	71 950	2 325	180 074
382	Sulphuric acid – Acide sulfurique	224 857	492 957	193 045	7 391	918 250
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. – Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	21 863	21 181	7 555	43 639	94 238
386	Sodium hydroxide – Hydroxyde de sodium	5 585	–	–	–	5 585
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	202 589	554 509	20 639	126 706	904 443
390	Sodium sulphate – Sulfate de sodium	5 022	106 733	12 273	28 709	152 737
392	Sodium carbonate – Carbonate de sodium	87 002	2 056	1 242	–	90 300
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	67 787	35 061	83 317	4 483	190 648
396	Calcium carbide – Carbure de calcium	–	230	506	–	736
398	Inorganic chemicals, other, n.e.s. – Autres produits chimiques inorganiques n.d.a.	8 271	8 893	6 987	3 009	27 160
400	Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés	91 313	112 216	129 925	117 880	451 334
402	Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés	40 075	57 467	10 517	152 346	260 405
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives – Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	4 533	129 779	20 457	8 525	163 294
406	Organic acids, their anhydrides, halides, peroxides, peracids, and derivatives – Acides organiques et leurs anhydrides, halides, peroxydes, peracides et leurs dérivés	27 346	12 515	36 890	1 305	78 056

Table 8.2.5

Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Southbound Movement of Goods to U.S. Region
of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991 -
Continued

Tableau 8.2.5

Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements nord-sud de marchandises à destination
d'une région américaine, mouvements Canada - États-
Unis, 1991 - suite

Code	Commodity - Marchandise	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				
		North-East		South		West
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	Total
408	Nitrogen-function compounds - Composés de fonction azote	-	660	122	138	920
410	Organic chemicals, n.e.s. - Produits chimiques organiques n.d.a.	134	421	4 330	194	5 079
412	Explosives, fuses and caps - Explosifs, mèches et amorces	-	1 343	-	202	1 545
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	2 625	1 826	2 690	7 786	14 927
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	33 381	2 809 342	731 881	276 774	3 851 378
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	14 518	566 842	31 294	477 100	1 089 754
420	Agricultural chemicals, formulated - Produits chimiques agricoles, formulés	85	2 176	54	19	2 334
422	Adhesives - Adhésifs	-	66	-	-	66
424	Synthetic rubber - Caoutchouc synthétique	1 900	1 408	410	-	3 718
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	105 969	226 285	138 570	69 685	540 509
428	Pigments, lakes and toners - Pigments, laques colorantes et tonifiants	582	2 073	2 561	-	5 216
430	Paints and related products - Peintures et produits connexes	78	93	371	21	563
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	4 984	20 577	13 369	7 006	45 936
438	Diesel fuel - Carburant diesel	18 839	312	-	-	19 151
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	118 598	37 645	1 466	89 146	246 855
444	Lubricating oils and greases - Huiles et graisses lubrifiantes	1 047	3 682	1 442	647	6 818
446	Petroleum coke - Coke de pétrole	-	-	845	406	1 251
448	Coke, n.e.s. - Coke n.d.a.	-	17 259	21 483	29 061	67 803
450	Refined and manufactured gases, fuel type(pp) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	167 548	430 166	48 365	299 167	945 246
452	Asphalts and road oils - Asphalte et bitume fluxé	168	4 598	-	841	5 607
454	Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	18 845	2 564	3 911	8 515	33 835
456	Ferro-alloys - Ferro-alliages	1 061	520	-	-	1 581
458	Pig iron - Fonte en gueuses	8 083	5 549	-	1 324	14 956
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	501	34 588	772	62	35 923
461	Primary iron and steel, n.e.s. - Fer et acier de formes primaires n.d.a.	22	586	620	-	1 228
462	Castings and forgings, iron or steel - Moulages et forgeages de fer ou d'acier	320	14 376	-	4 915	19 611
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	17 602	114 671	44 817	1 115	178 205
466	Plates, steel, fabricated - Tôles d'acier travaillé	169	8 512	904	2 368	11 953

Tableau 8.2.5

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Southbound Movement of Goods to U.S. Region
of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991 –
Continued**

Tableau 8.2.5

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements nord-sud de marchandises à destination
d'une région américaine, mouvements Canada - États-
Unis, 1991 – suite**

Code	Commodity – Marchandise	U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				Total
		North-East	North-Central	South	West	
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
468	Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillards d'acier	10 859	108 934	58 820	8 337	186 950
470	Structural shapes and sheet piling, iron or steel – Profils de charpente et palplanches de fer et d'acier	2 736	6 129	10 135	6 414	25 414
472	Rails and railway track materials – Rails et matériel de voie ferrée	1 393	6 274	4 971	453	13 091
474	Pipes and tubes, iron and steel – tuyaux et tubes de fer et d'acier	90 143	40 608	621	196	131 568
476	Wire, iron or steel – Fils de fer ou d'acier	–	446	93	–	539
478	Aluminum paste, powder, pigs, ingots and shot – Pâte, poudre, gueuses, lingots et grenaille d'aluminium	–	64	–	–	64
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	244 720	148 375	255 229	4 350	652 674
482	Copper and alloys in primary forms – Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	105 488	18 238	5 800	–	129 526
484	Copper and alloys, n.e.s. – Cuivre et alliages de cuivre n.d.a.	–	119	43	–	162
486	Lead and alloys – Plomb et alliages	–	12 786	4 104	–	16 890
488	Nickel and alloys – Nickel et alliages	319	–	–	–	319
492	Zinc and alloys – Zinc et alliages	5 139	104 999	32 658	10 961	153 757
494	Other non-ferrous base metals and alloys – Autres alliages et métaux communs non ferreaux	–	1 154	–	–	1 154
496	Tanks – Réservoirs	–	568	47	51	666
498	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis et autres articles des base de quincaillerie	–	384	748	6	1 138
500	Metal fabricated basic products, n.e.s. – Demi-produits de base en métal n.d.a.	5 007	406	1 804	10	7 227
502	Natural stone basic products, chiefly structural – Produits de base en pierre naturelle, surtout de construction	–	5 140	–	–	5 140
504	Bricks and tiles, clay – Briques et tuiles d'argile	–	12	66	–	78
506	Fire brick and similar shapes – Briques réfractaires et formes similaires	–	7 470	233	–	7 703
508	Dolomite and magnesite, calcined – Dolomite et magnésite calcinées	–	44	–	–	44
510	Refractories, n.e.s. – Matières réfractaires n.d.a.	–	10 111	–	109	10 220
514	Asbestos and asbestos-cement basic products – Produits de base en amiante et en fibrociment	327	7 826	1 199	25	9 377
516	Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire	235 227	241 338	–	133 768	610 333
520	Cement and concrete basic products, n.e.s. – Produits de base en ciment et en béton n.d.a.	–	59	–	53	112
522	Plaster – Plâtre	–	–	–	2 721	2 721

Table 8.2.5

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Southbound Movement of Goods to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991 - Continued

Tableau 8.2.5

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1991 - suite

Code	Commodity - Merchandise	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				
		North-East	North-Central	South	West	Total
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
528	Lime, hydrated and quick - Chaux hydratée et vive	-	733	86	2 105	2 924
530	Non-metallic mineral basic products, n.e.s. - Produits minéraux non métalliques de base n.d.a.	35 059	36 668	13 661	7 752	93 140
536	Power boilers - Chaudières mécaniques	104	45	852	259	1 260
538	Engines and turbines, general purpose - Moteurs et turbines (tout usage)	64	-	7	134	205
539	Electric generators and motors - Génératerices et moteurs électriques (tout usage)	201	-	340	65	606
540	General purpose industrial machinery, n.e.s. - Outilage industriel d'utilisation générale n.d.a.	196	3 204	1 347	536	5 283
542	Conveying, elevating & materials handling equipment - Convoyeurs et matériel de levage & de manutention	50	96	648	5	799
544	Construction & maintenance machinery & equipment - Machines et matériel de construction & d'entretien	91	632	151	326	1 200
546	Special industry machinery, n.e.s. - Machines industrielles spéciales n.d.a.	81	1 703	5 660	417	7 861
548	Agricultural machinery and equipment - Machines et matériel agricoles	-	1 296	-	1 129	2 425
550	Tractors - Tracteurs	-	-	410	61	471
552	Railway rolling stock - Matériel ferroviaire roulant	2 025	20 461	2 190	2 916	27 592
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	75 398	94 237	241 181	167 833	578 649
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	11 144	94 779	50 687	334	156 944
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	26 048	81 503	236 995	147 647	492 193
560	Ships and boats, aircraft and miscellaneous vehicles, n.e.s. (incl. parts and accessories) - Navires et bateaux, aéronefs et véhicules divers n.d.a. (y compris pièces et accessoires)	1 234	8 637	3	2 079	11 953
562	Rubber tires and tubes - Pneus et chambres à air en caoutchouc	978	45 820	4 864	798	52 460
564	Communication and related equipment - Matériel de communication et matériel connexe	-	56	11	-	67
566	Heating equipment - Matériel de chauffage	131	203	103	-	437
568	Air conditioning and refrigeration equipment - Matériel de climatisation et de réfrigération	82	158	15	5	260
570	Plumbing equipment and fittings - Matériel de plomberie et garnitures	-	12	-	-	12
572	Electric lighting, distribution and control equipment, n.e.s. - Matériel électrique d'éclairage, de distribution et de commande n.d.a.	550	470	724	183	1 927
574	Furniture and fixtures - Meubles et accessoires	708	1 458	760	444	3 370
576	Electric appliances and accessories - Appareils électriques et accessoires	-	305	66	15	386

Tableau 8.2.5

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnage by Commodity Group for the Southbound Movement of Goods to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991 – Continued

Tableau 8.2.5

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1991 – suite

Code	Commodity – Marchandise	U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				Total
		North-East	North-Central	South	West	
		Nord-est	Nord-centrale	Sud	Ouest	
577	Other equipment – Autre appareils	–	5	–	8	13
578	Facial tissues and paper handkerchiefs – Papiers-mouchoirs et mouchoirs de papier	8	–	–	–	8
579	Apparel and accessories, n.e.s. – Vêtements et accessoires n.d.a.	–	4	4 574	–	4 578
580	Toiletries, cleaning preparations and household chemical specialities – Produits de toilette, préparations de nettoyage et spécialités chimiques	–	4 354	574	858	5 786
582	Paper napkins, towels and toilet paper – Napperons et serviettes en papier, et papier de toilette	11	–	–	–	11
584	Tableware, paper – Articles de table en papier	–	31	–	–	31
586	Kitchen utensils, cutlery and tableware, n.e.s. (silverware) – Articles de cuisine, articles de table et coutellerie, n.d.a. (sauf l'argenterie)	–	117	20	–	137
588	Household and personal equipment, n.e.s. – Articles ménagers et personnels n.d.a.	–	671	–	–	671
592	Printed matter – Imprimés	–	19	–	–	19
594	Stationers' supplies, photographic goods, musical instruments and recreational supplies – Articles de papeterie et de photographie, instruments de musique et matériel récréatif	155	785	218	28	1 186
596	Firearms, weapons and ammunition – Armes à feu, armes et munitions	753	514	45	316	1 628
598	Prefabricated buildings and structures – Bâtiments et ouvrages préfabriqués	52	–	74	53	179
600	Miscellaneous products, n.e.s. – Produits divers n.d.a.	–	52	28	–	80
602	Metal containers – Récipients, contenants et conteneurs en métal	–	38	–	171	209
606	Bags, paper – Sacs de papier	751	5 346	2 282	–	8 379
608	Other paper containers – Autres récipients et contenants de papier	–	55	169	122	346
610	Wooden containers – Récipients et contenants en bois	–	1 423	40	14	1 477
612	Shipping and distribution containers and closure n.e.s. – Récipients, contenants et conteneurs de livraison et de distribution, et fermetures	171	4 417	537	118	5 243
614	Containers and closures, n.e.s. – Récipients et contenants et fermetures	–	50	–	–	50
616	Paper end products – Produits finals en papier	–	2 713	22	–	2 735
618	Plastic end products – Produits finals en plastique	733	1 018	116	22	1 889
620	Remaining end products – Autres produits finals	5	253	35	–	293
622	Shipping containers returned empty (not c.o.f.c. containers) – Conteneurs vides retournés à l'expéditeur (autres que C.S.W.P.)	43	73 485	820	68	74 416

Table 8.2.5

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnage by Commodity Group for the
Southbound Movement of Goods to U.S. Region
of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991 -
Continued**

Tableau 8.2.5

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes par groupe de produits des
mouvements nord-sud de marchandises à destination
d'une région américaine, mouvements Canada - États-
Unis, 1991 - suite**

Code	Commodity - Marchandise	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis					Total
		North-East Nord-est	North-Central Nord-centrale	South Sud	West Ouest		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	32 237	919 168	3 399	7	954 811	
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	-	165	73	354	592	
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) - R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	-	20	-	-	20	
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	-	76 507	-	87	76 594	
632	T.o.f.c. piggyback-other trailers (plans iii, iv & open tariff) - R.S.W.P. autres remorques (rail-route) (plans iii, iv et tarif général)	-	27	-	-	27	
640	Non-carload shipments (at both freight and express rates) - Expéditions de marchandise (tarifs-marchandises et tarifs-messageries)	1	58	-	-	59	
Total		5 931 274	15 034 825	6 793 626	3 517 857	31 277 582	

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 8.2.6

Railway Origin and Commodity Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Province/Territory of Origin to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991

Tableau 8.2.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la province/territoire d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada - Etats-Unis, 1991

Origin Province/Territory Origine Province/territoire	U.S. Region of destination – Région de destination des États-Unis				Total
	North-East Nord-est	North-Central Nord-centrale	South Sud	West Ouest	
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse					
330 Woodpulp – Pâte de bois	75 831	37 251	5 912	142	119 136
334 Newsprint paper – Papier journal	100 289	3 575	14 425	–	118 289
228 Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier	19 249	156	–	–	19 405
562 Rubber tires and tubes – Pneus et chambres à air en caoutchouc	–	16 535	26	–	16 561
630 C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	–	9 465	–	–	9 465
Other Commodities – Autres produits	5 750	2 203	1 244	806	10 003
Total	201 119	69 185	21 607	948	292 859
New Brunswick – Nouveau Brunswick					
336 Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial	8 616	31 761	59 035	2 987	102 399
334 Newsprint paper – Papier journal	70 405	1 102	21 600	60	93 167
330 Woodpulp – Pâte de bois	41 051	27 862	1 225	–	70 138
308 Lumber – Bois de construction	46 361	4 754	15 540	–	66 655
416 Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	20 912	89	272	–	21 273
Other Commodities – Autres produits	55 831	20 630	13 168	9 008	98 637
Total	243 176	86 198	110 840	12 055	452 269
Quebec – Québec					
334 Newsprint paper – Papier journal	786 426	609 430	444 824	91 472	1 932 152
624 Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	19 449	905 421	3 000	–	927 870
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	243 651	146 102	253 992	3 449	647 194
308 Lumber – Bois de construction	216 472	77 756	135 447	60	429 735
382 Sulphuric acid – Acide sulfurique	133 599	103 985	107 090	–	344 674
Other Commodities – Autres produits	1 291 984	638 886	528 866	42 384	2 502 120
Total	2 691 581	2 481 580	1 473 219	137 365	6 783 745
Ontario					
330 Woodpulp – Pâte de bois	244 250	476 048	124 171	37 828	882 297
334 Newsprint paper – Papier journal	136 694	509 567	74 241	95 595	816 097
554 Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	75 359	90 958	232 363	164 535	563 215
382 Sulphuric acid – Acide sulfurique	91 258	375 628	85 955	–	552 841
558 Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.	25 992	81 468	236 957	147 052	491 469
Other Commodities – Autres produits	1 154 133	1 818 891	525 034	74 438	3 572 496
Total	1 727 686	3 352 560	1 278 721	519 448	6 878 415

Table 8.2.6

Railway Origin and Commodity Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Province/Territory of Origin to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991 – Continued

Tableau 8.2.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la province/territoire d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada - Etats-Unis, 1991 – suite

Origin Province/Territory Origine Province/territoire	U.S. Region of destination – Région de destination des États-Unis					Total
	North-East Nord-est	North-Central Nord-centrale	South Sud	West Ouest		
Manitoba						
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	–	97 714	–	60	97 774	
334 Newsprint paper – Papier journal	1 411	34 991	4 125	24 297	64 824	
342 Wrapping paper – Papier d'emballage	976	14 347	15 719	21 510	52 552	
286 Common salt, n.e.s. – Sel commun n.d.a.	–	17 101	17 713	93	34 907	
330 Woodpulp - Pâte de bois	12 658	19 425	2 496	–	34 579	
Other Commodities – Autres produits	30 883	194 541	39 059	18 751	283 234	
Total	45 928	378 119	79 112	64 711	567 870	
Saskatchewan						
416 Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	9 531	2 805 655	730 588	276 519	3 822 293	
390 Sodium sulphate – Sulfate de sodium	4 086	98 501	10 510	25 750	138 847	
330 Woodpulp – Pâte de bois	15 153	89 158	4 204	6 686	115 201	
468 Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillards d'acier	–	76 776	8 157	3 383	88 316	
448 Coke, n.e.s. – Coke n.d.a.	–	17 259	21 483	28 818	67 560	
Other Commodities – Autres produits	81 909	260 619	34 502	16 648	393 678	
Total	110 679	3 347 968	809 444	357 804	4 625 895	
Alberta						
288 Liquid sulphur – Soufre liquide	–	503 803	935 491	5 538	1 444 832	
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – engrains et matières fertilisantes n.d.a.	–	539 060	31 030	467 735	1 037 825	
330 Woodpulp – Pâte de bois	178 325	373 014	108 430	32 720	692 489	
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	6 466	532 656	7 894	126 694	673 710	
308 Lumber – Bois de construction	26 662	212 003	200 972	5 104	444 741	
Other Commodities – Autres produits	176 158	794 929	282 703	1 400 969	2 654 759	
Total	387 611	2 955 465	1 566 520	2 038 760	6 948 356	
British Columbia – Colombie-Britannique						
308 Lumber – Bois de construction	374 501	1 182 786	1 292 661	123 802	2 973 750	
330 Woodpulp – Pâte de bois	145 337	492 540	91 874	7 547	737 298	
238 Bituminous coal – Houille grasse	–	576 442	–	–	576 442	
322 Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a.	687	–	–	77 756	78 443	
492 Zinc and alloys – Zinc et alliages	68	39 670	5 637	9 455	54 830	
Other Commodities – Autres produits	2 901	72 312	63 991	168 187	307 391	
Total	523 494	2 363 750	1 454 163	386 747	4 728 154	

Table 8.2.6

Railway Origin and Commodity Destination of the Five Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Province/Territory of Origin to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1991 – Concluded

Tableau 8.2.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des cinq marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la province/territoire d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1991 – fin

Origin Province/Territory Origine Province/territoire	U.S. Region of destination – Région de destination des États-Unis				Total
	North-East Nord-est	North-Central Nord-centrale	South Sud	West Ouest	
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest					
420 Agricultural chemicals, formulated – Produits chimiques agricoles, formulés	–	–	–	19	19
Other Commodities – Autres produits	–	–	–	–	–
Total	–	–	–	19	19
Canada Total – Total Canada	5 931 274	15 034 825	6 793 626	3 517 857	31 277 582

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Chapter 9

Survey Concepts and Data Limitations

Collection Authorities and Related Classifications

Railway statistics contained in this publication were collected in accordance to the provisions of Section 344 of the **Railway Act** (R.S.C. 1985 c.R-3) and Chapter S-19 of the **Statistics Act** (Revised Statutes of Canada 1985).

Financial as well as operating and carloading statistics are produced from reports submitted by common carrier railways. Of the reporting companies most fall within the legislative authority of the National Transportation Agency (NTA). Financial details of railways are reported in accordance with the **Uniform Classification of Accounts** (UCA), as prescribed by the NTA. The UCA was revised for the 1982 survey year resulting in changes in the reporting of data and classification of carriers. This also facilitated the separation by the railways of their rail and non-rail operations. Readers are advised to refer to the Uniform Classification of Accounts to assist in the interpretation of the information presented in this publication.

Railway companies falling within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

Class I – Canadian National Railways, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.

Class II – Other carriers involved in Canadian rail transportation.

Class III – Other companies which report under the Railway Act, such as terminal, bridge and tunnel companies.

The companies surveyed correspond to the industry group 453 – Railway Transport and Related Service Industries, in Statistics Canada's **Standard Industrial Classification** (Catalogue No. 12-501, 1980 edition).

Commodity detail is reported according to the U.S. Standard Transportation Commodity Classification and converted to a 320 code structure derived from **Standard Commodity Classification Manual** of Statistics Canada (Catalogue No. 12-502, 1972).

Chapitre 9

Concepts d'enquête et limites des données

Organismes de collecte et classifications connexes

Les présentes statistiques sur le transport ferroviaire ont été recueillies conformément aux dispositions de la Section 344 de la **Loi sur les chemins de fer** (R.S.C. 1985 c.R-3) et du Chapitre S19 de la **Loi sur la statistique** (Lois révisées du Canada, 1985).

Les données financières et opérationnelles, ainsi que celles portant sur les chargements de wagons, sont produites à partir des déclarations soumises par les compagnies de chemins de fer publiques. La majorité des compagnies déclarantes sont sous la juridiction de l'Office national des transports du Canada (ONT). Le lecteur trouvera ici les états financiers des chemins de fer publics exploités au Canada déclarés suivant la **Classification uniforme des comptes** (CUC) établie par l'ONT. La CUC a été révisée pour l'année d'enquête 1982, ce qui a eu pour effet de modifier la méthode de déclaration des données et la classification des transporteurs, et de faciliter la distinction, pour les sociétés ferroviaires, entre les activités ferroviaires et les activités non ferroviaires. Les lecteurs sont priés de consulter la **Classification uniforme des comptes** pour interpréter les présentes données.

Les sociétés ferroviaires qui relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada sont classées comme suit :

Catégorie I – Le Canadian National, le Canadian Pacific Limité et VIA Rail Canada Inc.

Catégorie II – Tous les autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens

Catégorie III – Les autres compagnies qui relèvent directement de la **Loi sur les chemins de fer**, comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Les compagnies observées correspondent au groupe 453 des industries – Industries du transport et des services ferroviaires, **Classification type des industries** de Statistique Canada (n° 12-501 au catalogue, édition de 1980).

Les renseignements sur les marchandises sont présentés conformément à la **Standard Transportation Commodity Classification** des États-Unis et transformés selon une structure qui se fonde sur la **Classification type des produits** de Statistique Canada (n° 12-502 au catalogue, 1972).

Employment statistics are collected in accordance with the **Uniform Classification of Railway Employees** (introduced January 1, 1964).

Survey Methodology, Coverage and Data Limitations:

Financial, Operating and Carloading Statistics

Coverage and Survey Methodology

Financial and operating statistics contained in this publication are derived from a mail census of Class I, II and III common carrier railways. In order to meet confidentiality requirements and avoid residual disclosure, data for Class II and III carriers are grouped together.

Monthly Carloading statistics cover the activities of Class I and II carriers, and are also collected on the basis of a mail census.

The Annual data are reported on schedules or forms, specified by the National Transportation Agency and provided to the Transportation Division of Statistics Canada. Individual reports undergo comprehensive review upon receipt and are edited for consistency and reliability.

Data Limitations

Users are advised to consult the UCA for concepts and reporting definitions as survey results may be misconstrued or improperly interpreted without prior knowledge of the accounts. For example, carriers may report total traffic over their tracks, hence operating statistics, such as passenger-car kilometres, and freight car-kilometres may be duplicated.

Railway transportation statistics cover the activities of common carriers offering services to the general public, or industrial sectors, for compensation. **Private railways** which transport goods solely for parent companies and do not operate on a for-hire basis, are excluded.

Special Notes on Carloading Statistics:

- i) Freight interlined between two or more Canadian rail carriers is included only once – unless specified otherwise – to avoid duplication. Traffic handled in intermediary switching service is excluded.

Les statistiques sur l'emploi sont recueillies en fonction de la **Classification uniforme canadienne des employés ferroviaires** (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1964).

Méthodes et champ d'enquête et limites des données:

Statistiques financières, opérationnelles et de chargements de wagons

Méthodes et champ d'enquête

Les statistiques financières et opérationnelles présentées dans cette publication ont été tirées d'un recensement des compagnies ferroviaires des catégories I, II et III. Afin d'assurer la confidentialité des données et d'éviter des divulgations résiduelles, les données portant sur les transporteurs des catégories II et III ont été regroupées.

Les statistiques mensuelles sur les chargements de marchandises représentent les activités des transporteurs des catégories I et II et ont également été recueillies selon un recensement des compagnies.

Les données annuelles sont recueillies par l'entremise de formulaires ou d'annexes statistiques rédigés par l'Office national des transports et fournis à la Division des transports de Statistique Canada. Les rapports sont examinés individuellement et vérifiés pour en assurer la fiabilité.

Limites des données

Les lecteurs sont priés de consulter la CUC pour obtenir une définition des concepts et des méthodes de déclaration, les résultats d'enquête pouvant être mal interprétés si l'on ne possède pas les connaissances requises des comptes. Ainsi, les transporteurs peuvent déclarer le trafic total sur leurs voies, ce qui peut entraîner un double comptage des statistiques opérationnelles comme le nombre de voitures-kilomètres et de wagons-kilomètres.

Les statistiques sur le transport ferroviaire du fret représentent seulement les activités des transporteurs publics – c'est-à-dire les compagnies ferroviaires qui offrent des services au grand public ou au secteur industriel, contre rémunération. **Les chemins de fer pour compte propre** qui transportent les produits de compagnies affiliées et qui n'opèrent pas pour compte d'autrui sont exclus.

Notes supplémentaires sur le chargement de fret des wagons:

- i) Le fret transporté par deux compagnies ferroviaires canadiennes ou plus est inclus seulement une fois – à moins d'indication contraire – afin d'éviter le double comptage. Le fret transporté par le service d'aiguillage intermédiaire est exclu.

ii) A railway which operates in both Canada and the United States will have all traffic south of the border considered a United States rail connection for the purpose of this publication. Thus, freight crossing the international boundary (whether from or to a non-reporting United States railroad at that point, or carried by one of the respondents reporting in this series), appears as a "receipt from" or "delivery to" a United States rail connection. Certain extensions of Canadian National and Canadian Pacific rail services in the United States are, for statistical purposes, considered part of the Canadian operations and are included herein. This includes, for the most part, overhead movements (Canada to Canada through the United States) and short rail extensions across the border to connecting United States carriers.

ii) Aux fins de cette publication, une compagnie qui exploite au Canada et aux États-Unis aura tout son trafic au sud de la frontière considéré comme un raccordement ferroviaire aux États-Unis. Par conséquent, le fret qui traverse la frontière (en provenance ou à destination d'une compagnie ferroviaire américaine non déclarante ou transporté par une compagnie déclarante dans cette série) apparaît comme "reçus de" ou "livrés à" une compagnie ferroviaire américaine de raccordement. Aux fins statistiques, certains services ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique aux États-Unis sont considérés comme faisant partie intégrante de leurs opérations canadiennes et traités comme tels. Sont inclus dans ces services, pour la plupart, les mouvements intermédiaires (du Canada au Canada en passant par les États-Unis) et de courts prolongements ferroviaires de l'autre côté de la frontière raccordés à des transporteurs américains.

Commodity Origin and Destination Statistics

Coverage and Survey Methodology

Commodity origin and destination statistics are provided by the NTA and represent an annual census of waybill records from the two major railways – the Canadian National and Canadian Pacific. Freight interlined with Class II carriers is included while **interline duplication** between CN and CP is removed by NTA. Each record represents a freight movement and shows origin, destination, STCC code, mass, waybill revenues and other related information. However, revenues for 1991 were not available for publication.

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises

Méthodes et champ d'enquête

Les statistiques sur l'origine et la destination des marchandises sont fournies par l'ONT et représentent les données d'un recensement annuel des feuilles de route des deux principales sociétés ferroviaires, le Canadien National et le Canadien Pacifique. Le fret faisant l'objet de mouvements inter-réseaux avec les transporteurs de catégorie II est inclus, tandis que le **double comptage des transferts** entre le CN et le CP est supprimé par l'ONT. Chaque enregistrement représente un mouvement de marchandises et contient des données sur l'origine, la destination, le code STCC, le volume, les feuilles de route et d'autres renseignements connexes. Cependant, les données sur les **recettes pour 1991** n'étaient pas disponibles aux fins de publication.

Commodity Classification

The **commodity groups** shown are based on 320 codes, corresponding closely to the **Standard Commodity Classification** (SCC) of Statistics Canada. These are the same commodity groups used for Carloading statistics. The principal criteria employed for grouping commodities in the SCC are stage of fabrication, chief component material and purpose.

Both railways classify commodities using the seven-digit **Standard Transportation Commodity Code** (STCC) for their own internal purposes and report the data to the NTA in this format. Before their release to Statistics Canada, the STCC commodity codes are converted to SCC (320) commodity codes.

Classifications des produits

Les **groupes de marchandises** indiqués sont fondés sur les 320 catégories de marchandises établies à partir de la **Classification type des produits** (CTP) de Statistique Canada. On retrouve ces mêmes groupes pour les données sur les chargements de wagons portant sur le trafic des marchandises payantes. Les principaux critères utilisés pour regrouper les marchandises dans la CTP sont l'étape de fabrication, la matière principale et l'objet.

Les deux sociétés ferroviaires attribuent un code à sept chiffres (**Standard Transportation Commodity Code**, STCC) pour leurs propres enregistrements et présentent ces données à l'ONTC sous ce format. Avant d'être remis à Statistique Canada, les codes de produits STCC sont convertis aux codes de produits (320) de la CTP.

Origine et destination

Le CN déclare le code unifié des localités desservies correspondant aux points d'origine et de destination au Canada. Le CP fournit le code comptable de la gare de manutention

Origin and destination

CN reports Standard Point Location Code for points of origin and destination in Canada. CP provides Freight Station Accounting Code for points of

origin and destination. These codes are matched by NTA for the two railways and an aggregate file containing provincial origin and destinations is provided to Statistics Canada. The point of origin and destination quoted is the point where the rail traffic begins or terminates in the case of intermodal traffic. "Rubber Points", where cargo is loaded onto other modes of transport, are not included. In the case of interlined shipments, the origin and destination refers, to the rail origin and destination, which may differ from the point at which CN or CP received or forwarded freight.

Although there are no railway lines in Newfoundland and Prince Edward Island, the data file received from NTA contained shipments originating in and destined for these provinces. Traffic originating in Newfoundland destined for points outside the province is shipped in rail containers by truck or ferry to St. Hyacinthe, then loaded on to flat cars for rail movement to its destination. Heavy traffic such as steel bars, terminating in this province is moved by ferry and subsequently by truck to their destination. Light traffic such as petrochemicals, is moved in containers on a straight truck. In order to represent the rail origin and destination, shipments originating in, were allocated to Quebec and those destined for Newfoundland were included with Nova Scotia. Similarly movements reported as rail traffic for PEI were shipped to and from, in rail containers by barges/ferries/trucks to New Brunswick. These were therefore allocated to New Brunswick.

Transborder shipments

These shipments with Canadian origin which terminate in the United States as well as shipments originating in United States which terminate in Canada, are included in the data.

In-transit traffic

In-transit traffic refers to movements where both the origin and the destination reported are in the United States. These are also included in the tabulation results.

Canadian Marine Imports or Exports

These refer to domestic movement of goods originating in Canada destined for other countries (other than US) and vice versa, by water transport.

Data Limitations

Revenue data are not available for 1991, pending talks with the railways.

correspondant aux points d'origine et de destination des marchandises. L'ONT procède à l'appariement des codes des deux sociétés ferroviaires et fournit à Statistique Canada un fichier agrégé contenant les principaux points d'origine et de destination. Le point d'origine et de destination fourni est le point de départ ou le point d'arrivée du mouvement ferroviaire dans le cas du trafic intermodal. Les terminaux intermodaux, où le fret est transféré à d'autres modes de transport, ne sont pas inclus. Dans le cas des transferts, les données sur l'origine et la destination renvoient à l'origine et à la destination des mouvements ferroviaires qui peuvent différer des localités où le CN et le CP reçoivent ou livrent les marchandises.

Bien qu'il n'existe pas de société ferroviaire à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard, le fichier de données fourni par l'ONT contenait des données sur les chargements en provenance et à destination de ces provinces. Les marchandises en provenance de Terre-Neuve et à destination de localités situées à l'extérieur de la province sont expédiées dans des conteneurs ferroviaires par camions ou par traversiers vers Sainte-Hyacinthe, puis chargées sur des wagons plats pour être transportées vers le point de destination. Les marchandises lourdes (comme les barres de fer) à destination de cette province sont transportées par traversiers, puis par camions vers leurs points de destination. Les marchandises légères (comme les produits pétrochimiques) sont transportées dans des conteneurs, sur des camions. Afin de représenter l'origine et la destination des mouvements ferroviaires, les chargements en provenance de Terre-Neuve ont été attribués au Québec, et ceux à destination de Terre-Neuve ont été intégrés à ceux de la Nouvelle-Écosse. De même, les chargements ferroviaires à destination et en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard et expédiés dans des conteneurs par chalands, traversiers ou camions ont été attribués au Nouveau-Brunswick.

Expéditions transnationales

Les expéditions qui partent du Canada à destination des États-Unis et vice-versa sont comprises dans les données.

Trafic en transit

Le trafic dont l'origine et la destination sont déclarées aux États-Unis fait également partie des données.

Importations ou exportations canadiennes par mer

Il s'agit des mouvements intérieurs des marchandises expédiées par mer du Canada vers d'autres pays (autres que les États-Unis) et vice-versa.

Limites des données

Les données sur les recettes ne sont pas disponibles pour 1991. Des discussions doivent être entamées avec les sociétés ferroviaires.

Data for Canadian National and Canadian Pacific are aggregated by NTA before their release to Statistics Canada, as a result freight movements cannot be identified separately.

Since data are not received at the shipment level, it is not advisable to calculate shipment-based averages such as average tonnage per shipment and compare to results derived from the forhire trucking survey.

Tonne-kilometre data are not available for publication purposes at the present time. The data records available only contain the length of haul of the **reporting carrier** in the case of Canadian interlined movements. The reporting tonne-kilometre criteria for U.S. freight transfers is the distance to the Canada-United States border, or alternatively, the first or last United States point for trans-border shipments.

The NTA advises that approximately 1-1.5% of the data source records are unused in tabulations because of missing or non-valid codes.

L'ONT regroupe les données relatives au Canadien National et au Canadien Pacifique avant de les fournir à Statistique Canada. Aussi les mouvements de fret ne peuvent-ils être identifiés individuellement.

Comme les données ne sont pas fournies au niveau des chargements, il n'est pas recommandé de calculer les moyennes fondées sur les chargements (comme le tonnage moyen d'un chargement) et de les comparer aux résultats de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui.

Les données sur les tonnes-kilomètres ne sont pas disponibles pour fin de publication pour l'instant. Les enregistrements ne contiennent que la distance parcourue par le **transporteur déclarant**, dans le cas des embranchements canadiens. En ce qui a trait aux transferts américains, le critère utilisé pour fin de déclaration des tonnes-kilomètres est la distance parcourue vers la frontière canado-américaine, ou le premier ou le dernier point de destination américain des expéditions transnationales.

Selon l'ONT, environ 1 à 1.5% des données à la source ne servent pas à l'établissement des tableaux en raison de l'absence ou de la non-validité de codes.

Glossary

Average Freight Carload

This statistic is tonne-kilometres divided by the number of loaded freight car-kilometres.

Average Train Speed

This statistic is train-kilometres divided by train hours. Train hours may include en route train switching time when used in this calculation.

Box Car

A closed railroad car with a roof and a door which is used for general service.

Branch Line

Branch line means a line of railway in Canada of a railway company that is subject to the jurisdiction of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part, is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a part of any such subsidiary, secondary, local or feeder line of railway.

A length of track serving facilities beyond the point of junction with a main line or another branch line.

Business Car

Cars owned or leased by common carriers, or owned by individuals using free transportation, which are used for office or business purposes in transportation service.

Caboose

A freight train car usually attached to the rear of the train for the use of trainmen in giving and receiving signals, handling car records, and performing other duties.

Canadian Rail Operations

Rail operations consist of the transportation by rail of goods and passengers (both inter-city and commuter) and include intermodal transportation which may involve the railway in transport modes other than rail where such operations are required to complete a rail move.

Car-kilometres

A car-kilometre is the movement of a unit of car on one kilometre.

Carload

A carload is a shipment that uses one rail car for its transportation.

Carrier

Carrier means the entity having the legal authority to operate the railway.

Classification of Carriers

Railway carriers within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

Class I – Canadian National Railway, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.

Class II – Other carriers involved in Canadian rail transportation operations.

Class III – Other companies which report under the **Railway Act**, such as terminal, bridge and terminal companies.

Classification of Employees

All employees are classified with respect to occupation and assigned to their proper function and occupational class. Employees that work in more than one function or occupational class are counted in the one indicated by the greater part of the duties. Service hours and compensation are distributed between the other occupational classes in which the employee has worked (refer to Employment Function and Occupational Classification).

Coach

A term commonly used to designate passenger cars which are used for day travel. They are fitted with conventional or reclining seats.

C.O.F.C.

This represents **container on flat car**, a familiar rail form of intermodal transport.

Common Carrier

Any railway which holds itself out to the general public to transport passengers and/or goods for compensation.

Compensation, Total

The compensation is the gross amount paid to employees, including vacations, holidays, leaves of absence, etc., with pay and before deductions for income tax. Compensation should not include retroactive wage increases, which, although paid during the current year, pertain to a prior period.

Current Ratio

A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt-Asset Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by total assets.

Debt-Equity Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

Delivered to United States rail

Traffic delivered to United States rail connections or transported across the border by the respondent.

Delivered to other railways in Canada

Traffic delivered directly to connecting Canadian rail carriers and deliveries to other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a subsequent rail haul is indicated.

Destination

Refers to the railway destination, not including connecting modes of transport, and is coded by the railway's respective station number. In the case of interlined shipments, the destination refers to the rail transport destination, not only the point at which the reporting railway delivered the goods.

Employee

An employee is defined as every person in the service of a reporting carrier, whether on a full-time or seasonal basis, and subject to the carrier's continuous authority to supervise and direct the manner of rendition of his service. Part time workers are not included in the tables presented.

Employees, Number of

The number of employees is the average of counts made each month throughout the year. The count is not restricted to the number of personnel actually on duty, and includes all other regularly assigned employees and those on vacation or sick leave with pay. Persons on leave without pay or under suspension should be excluded.

Employment Functions

The major railway Employment Functions are:

- General
- Road Maintenance
- Equipment Maintenance
- Transportation (non-train and train)

Empty Car-kilometres

Kilometres run by freight cars without load, and flat cars loaded with railroad owned or controlled highway trailers or containers, moving without revenue waybill, excluding company service equipment designed for use exclusively in work service.

Equipment (Operations)

This activity concerns all operations and transactions related to railway equipment, including locomotives, freight cars, passenger cars, intermodal equipment, roadway machines, and work equipment. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rentals and depreciation of railway equipment.

Equipment Maintenance

This service is responsible for the maintenance and servicing of all motive power, car, shop and power plant equipment.

Fiscal Period

Annual results for carriers are based on the years ending December 31.

Freight Car-kilometres

A freight car kilometre is the movement of a freight car over one kilometre of track.

Freight-train Car-kilometres

Kilometres run by loaded and empty freight train cars and caboose cars in transportation service.

Freight Train-kilometres

The number of kilometres run by all trains between terminals or stations for the transportation of revenue or company freight; also kilometres run by trains made up of empty freight train cars, and by trains consisting of a locomotive and a caboose running light in connection with such service. Freight trains hauling passenger cars are classified as freight trains.

General (Operations)

This activity concerns all operations and transactions required to support the overall railway enterprise and includes general administration, employee benefits, taxes, insurance, purchasing and material stores.

Gondola Car

A car with sides and ends but no top, used for hauling commodities such as sand, gravel and coal.

Gross Domestic Product

The gross domestic product is an indicator employed to assess the value of goods and services produced in a country.

Gross Tonne-kilometres

A gross tonne-kilometre is the movement of a tonne of rail equipment, intermodal equipments or freight over one kilometre of track. This includes all movements over the carrier's tracks except switching operations, including operations by other carriers.

Head-end Car

A passenger train car designed for transporting mail, baggage, newspapers, milk in cans, etc. and not equipped to accommodate passengers.

Hopper Car

A car which moves dry bulk freight and usually unloads through gravity vents on the underside.

Industrial Track

A switching track serving industries such as mines, mills, smelters and factories.

Interline Freight

Tonnage passing over the lines of two or more carriers. The interchange is termed an interline movement.

Intermediate Switching

A switching service which includes all the elements of switching performed by a carrier which neither originates or terminates the shipment nor receives a line haul on that shipment.

Intermodal

Intermodal operations involve movements by more than one mode of transport, essentially operations in which goods are carried in a highway trailer or freight container which is transferred between a rail car and other vehicles, (usually trucks or ships), which are used to accomplish the non-rail parts of the move.

International Carrier

A carrier that operates in Canada and the United States.

Interprovincial Carrier

A carrier that operates in more than one province or territory.

In-transit

En route between the point of origin and the point of destination.

Intraprovincial Carrier

A carrier that operates in only one province or territory.

Joint Facility

Railway tracks, yards, terminals, and other facilities owned by one carrier and used jointly by two or more carriers.

Kilometres of Track Operated

The total number of kilometres of track of all kinds, over which transportation operations are conducted.

Length of Road Operated

The single or first main track, measured by the distance between terminals, over which railway transportation is conducted.

Light Locomotive

A locomotive which moves under its own power without pulling any cars.

Line-haul

The movement of trains between terminals and stations on the main or branch lines of the railway, exclusive of switching operations.

Loaded

Revenue freight originated directly on the track belonging to the respondent, including that received from private, non-reporting industrial sidings; freight received from switching roads connecting with the respondent where such freight has not previously been given line haul transportation; freight received from other modes of transport; freight re-shipped following milling or fabrication at some point in transit; and, idler or trailer cars.

Loaded Car-Kilometres

Kilometres run by freight cars in freight and passenger trains loaded with revenue or non-revenue freight, and also by company service equipment designed for use exclusively in work service.

Local Traffic

Traffic originating and terminating on the same railway without an intermediate haul by a connecting railway.

Locomotive Unit

A piece of railway rolling stock containing engines used to propel a train along the track but not capable itself of accommodating passengers or freight. Such units may be used singly (providing it has a crew cab) or in conjunction with other units, with all such units usually being controlled from the cab of one of the units.

Locomotive Unit-kilometre

A locomotive unit-kilometre is the operation of a locomotive unit over a kilometre of track. VIA trains are considered part of the operating carrier's operations.

Main Line

For carriers under the jurisdiction of the National Transportation Agency, the distinction between a main line and a branch line is based principally on the criterion of two million gross ton miles per track (others being: a) part of the **transcontinental system**; b) vital export-import links; c) **connecting lines**), the main line and branch line network for the three Prairie Provinces was defined. For the remaining provinces, the railways should apply the same methodology as outlined in the Decision with the threshold density of two million gross ton miles per track being used as the primary criterion.

For carriers not under the jurisdiction of the National Transportation Agency, the definition of main line track is based on the criterion of two million gross ton miles per track annually.

Main Track

A track extending through and between stations upon which trains are operated. Main track of switching and terminal companies is all track kept clear for the passage of trains.

Non-revenue Freight

Company materials and supplies transported without charge in freight trains of a particular railway for its own use.

Occupational Classification

The major railway Occupational Classifications are:

- Managerial and Supervisory
- Professional, Technical and Staff Assistants
- Clerical
- Running Trades
- Working Foremen
- Craftsmen, Tradesmen, Lead Hands, Service Workers and Helpers
- Labourers, including Building Attendants and Coach Cleaners
- Floating Equipment Employees (Railway) and Employees in Other Operations

O.C.S.

Acronym for **on company service**; essentially the movement of non-revenue loaded cars for the company's own purposes such as work equipment, rail ties or ballast.

Operating Ratio

The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

Parlour Car

A passenger car of a more luxurious character than a day coach having revolving seats, and other conveniences and on which an extra fare is charged.

Passenger Car

A car equipped to carry passenger, baggage, etc., in passenger train service.

Passenger Car-kilometres

Kilometres run by passenger cars in transportation service, including both loaded and empty car-kilometres. Passenger car-kilometres in VIA trains are recorded by both VIA and the operating carrier.

Passenger-kilometre

The movement of a passenger a distance of one kilometre. Passenger-kilometres are derived by multiplying the number of passengers by the distance transported.

Passenger Locomotive-kilometres

The number of kilometres run by locomotives in passenger train service.

Passenger-train Car-kilometres

Kilometres run by passenger-train cars in transportation service, including kilometres by loaded cars and also by empty cars deadheaded in connection with passenger service.

Passenger-train Kilometres

Kilometres run by passenger trains in revenue service, to transport passengers and baggage, etc., together with the kilometres run by trains comprised of deadhead passenger cars.

Piggyback

In railroad freight transportation, a term used to describe the hauling of loaded or empty highway trailers, or containers, on railroad freight cars.

Private-line Cars

Freight cars owned by companies other than the railways and used for the transportation of goods over various lines. These are sometimes called private cars.

Private Siding

A short line connected to a railway line, owned by an individual or company.

Railway Operations

This activity concerns all of the operations of the railway which are directly involved in providing transportation service, including train operations, yard operations, train control operations, intermodal operations, station and terminal operations, and other modes of transport used as an integral part of a rail service.

Real Domestic Product

The Gross Domestic Product expressed in constant dollars.

Received from other Railways in Canada

Traffic received directly from connecting Canadian rail carriers and receipts from other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates or on through billing, or when a previous rail haul is indicated.

Received from United States rail destined to Canadian points

Traffic received from United States rail connecting, or transported across the border by the respondent, destined to Canadian points.

Received from United States rail destined to United States points

Freight moving from United States rail connections to points in the United States (i.e. overhead traffic).

Revenue Passenger

A person travelling on a train by right of fare.

Road Maintenance

This function is responsible for the construction and maintenance of all track and structures and signal installations.

Rolling Stock

The freight and passenger cars owned by a rail carrier, not including motive power equipment.

Second Main Track

The second track running parallel to the first main track where double track (or triple track, etc.) is laid on the same road bed.

Self-propelled Car

A single motor-powered unit of railway equipment designed to carry passenger or baggage traffic. It is not considered to be a locomotive. It is also referred to as a motor car or rail diesel car.

Service Hours Paid For

Hours paid for include time actually worked plus time for such items as vacations, holidays, leaves of absence, etc., when paid for, and applies to all employees.

Siding

A track auxiliary to the first main track for meeting or passing trains, or a track for industrial purposes.

S.T.C.C. (Standard Transportation Commodity Code)

The S.T.C.C. system is a 7-digit coding structure designed to classify all commodities or articles, which move or may move in freight transportation.

T.O.F.C.

This represents **trailer on flat car**, a familiar rail form of intermodal transport.

Tonnes of Revenue Traffic

This statistic records the total weight of revenue shipments.

Tonne-kilometre

The movement of a tonne a distance of one kilometre.

Train

A unit of equipment, or a combination of units of equipment (exclusive of light locomotives) in condition for movement over tracks by self-contained motor equipment. A self-propelled car moving on its own is a train, as is a 100 car freight train.

Train Hours

Train hours are measured as the train time between departure and arrival station, minus time spent in train switching en route.

Train-kilometres

A train-kilometre is the movement of a train over one kilometre of track.

Train Switching

Switching service performed by train locomotives at terminals and at stations en route.

Train Switching Locomotive-kilometres

Kilometres allowed train locomotives for performing train switching, usually computed at a rate of 9.6 kilometres per hour for the time actually taken up in such service.

Transborder Shipment

A Canadian originating shipment which terminates in the United States as well as United States originating shipment which terminates in Canada.

Transportation (Non-train and Train)

This function is responsible for scheduling, dispatching and operating trains and other ancillary services, the operation of terminal facilities and the distribution of cars and motive power. This function is also responsible for the movement of merchandise by means of the integration of express and less than carload operations.

Uniform Classification of Accounts (U.C.A.)

U.C.A. means the revised Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records as prescribed by the National Transportation of Canada, for use by all railways subject to the jurisdiction of the Agency. These accounts are also used for carriers whose data are collected under the authority of the Statistics Act only.

Unloaded

Freight terminated directly on the road of the respondent. It includes: freight delivered to private, non-reporting industrial sidings and grain unloaded at interior, lake and coastal elevators for export; freight delivered to switching roads connecting with the respondent where there is no further line haul; freight delivered to other modes of transport; and, freight unloaded for milling or fabrication at some point in transit.

Waybill Revenue

The gross revenue according to the waybill, expressed in Canadian dollars, and reported on a received basis.

Ways and Structures

This activity concerns all operations and transactions related to the fixed plant of the railway, including track and roadway, buildings, signals, communication and power facilities, terminals and fuel stations. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rents, and depreciation of railway fixed plant.

Work train Service

A service performed by a train engaged in company service for which no revenue is received.

Yard Switching

Switching service performed by yard locomotives in yards where regular switching is performed, including both terminal switching and transfer operations within yard limits.

Yard Switching Kilometres

Yard switching kilometres are measured as time spent in yard switching (yard switching minutes) and converted to kilometres at a rate of 9.6 kilometres per hour. A yard switching minute is one minute's work in switching service by a yard crew. For the purpose of this statistic, **switching service** includes transfer train operations.

Glossaire

Aiguillage intermédiaire

Un service qui comprend toutes activités d'aiguillage exercées par un transporteur autre que le premier ou le dernier transporteur et qui ne s'occupe pas du transport interurbain de cette marchandise.

Automotrice

Élément motorisé du matériel ferroviaire (autre qu'une locomotive) aménagé pour le transport des voyageurs ou des bagages. Également appelé véhicule automoteur ou autorail.

Catégories d'employés

Tous les employés sont classés selon leur profession et on leur attribue une fonction propre et une catégorie professionnelle. Les employés qui entrent dans plus d'une fonction ou d'une catégorie professionnelle relèvent de la fonction ou de la catégorie dans laquelle ils assument le plus de tâches. Les heures de service et la rémunération sont réparties entre les autres catégories professionnelles au sein desquelles les employés ont travaillé (voir les Fonctions des chemins de fer et les Catégories professionnelles).

Catégories professionnelles

Les principales catégories professionnelles sont:

- Direction et surveillance
- Personnel des professions libérales, scientifiques et techniques et adjoints
- Personnel de bureau
- Personnel itinérant
- Contremaires exécutants
- Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, préposés à l'entretien et aides
- Manoeuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures ordinaires)
- Personnel du matériel flottant (chemin de fer) et employés d'autres opérations

Catégories de transporteurs

Les catégories de transporteurs ferroviaires qui relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada sont les suivantes:

Catégorie I - Canadien National, Canadien Pacifique et VIA Rail et leurs services connexes.

Catégorie II - Autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens.

Catégorie III -

Autres compagnies assujetties à la **Loi sur les chemins de fer** comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Chargées

Le transport commercial de marchandises effectué directement sur une ligne de l'enquêté, y compris les marchandises provenant d'embranchements privés non enquêtés, marchandises provenant de voies d'aiguillage reliées à celle de l'enquêté lorsque les marchandises n'ont pas déjà fait l'objet d'un transport proprement dit, marchandises provenant d'autres modes de transport, marchandises réexpédiées après usinage ou transformation en cours de route et wagons-allongés.

Chargement

Chargement utilisant un wagon pour le transport.

Chargement moyen d'un wagon

Le nombre de tonnes-kilomètres divisé par le nombre de wagons-kilomètres chargés.

Classification uniforme des comptes (CUC)

La CUC (version révisée de la Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes) est utilisée par tous les chemins de fer qui relèvent de la compétence de l'Office national des transports du Canada. Ces comptes intéressent également les transporteurs dont les données sont recueillies en vertu de la Loi sur la statistique seulement.

CWP

Conteneur sur wagon plat: une forme courante de transport intermodal.

Déchargées

Marchandises livrées directement à partir d'une ligne de l'enquêté, y compris celles livrées à des embranchements privés non enquêtés et les céréales déchargées à des élévateurs intérieurs, à des élévateurs sur les lacs et sur la côte en vue de l'exportation, marchandise livrées à des voies d'aiguillage reliées à celles de l'enquêté au point où à partir duquel plus aucun transport n'a eu lieu, marchandises livrées à d'autres modes de transport et marchandises déchargées en vue de la transformation ou de l'usinage en cours de route.

DS

De service: le déplacement de wagons chargés de marchandises non payantes pour les besoins de la société, tels que du matériel de service, des traverses ou du balast.

Destination

Destination, ne comprenant pas les modes de transport de correspondance, codée selon les numéros respectifs des gares. Dans le cas des livraisons inter-réseaux, la destination est celle de la livraison, et non seulement l'endroit auquel la société ferroviaire déclarante a livré les marchandises.

Embranchement

Une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie situé au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer.

Une portion de voie desservant des installations au-delà du point d'embranchement avec une ligne principale ou un autre embranchement.

Embranchement particulier

Une courte ligne appartenant à un particulier ou à une société et reliée à une ligne de chemin de fer.

Emploi, fonctions

Les principales fonctions ferroviaires sont:

- Services généraux
- Entretien des voies
- Entretien du matériel
- Transport (par train ou non)

Employé

Un employé se définit comme toute personne travaillant au service d'un transporteur déclarant, à plein temps ou sur une base saisonnière, et assujetti au pouvoir permanent de la compagnie de surveiller et de diriger l'exécution de son travail. Les tableaux présentés ne comprennent pas les travailleurs à temps partiel.

Employés, nombre

Le nombre d'employés équivaut à la moyenne des comptages effectués chaque mois de l'année. Le comptage ne se limite pas aux seuls employés au travail; il comprend tous les autres employés réguliers et ceux qui sont en congés annuels ou en congés de maladie payés. Les employés en congés sans soldes ou qui ont été suspendus sont exclus.

En transit

Livraisons en route entre le point d'origine et le point de destination.

Entretien de l'équipement

Entretien et réparation de tous les éléments de puissance motrice, des wagons, des ateliers et des usines.

Entretien des voies

Construction et entretien des voies, des ouvrages et des signaux.

Équipement (Exploitation)

Toute opération liée au **matériel** de chemin de fer, y compris les locomotives, les wagons de marchandises, les voitures de voyageurs, l'équipement intermodal, les machines du chemin de roulement et le matériel de service. Les activités comprennent les réparations et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement du matériel de chemin de fer.

Exercice financier

Les statistiques annuelles sur les transporteurs couvrant les années se terminant le 31 décembre.

Expédition transnationale

Expédition qui part du Canada à destination des États-Unis et vice-versa.

Exploitation des chemins de fer canadiens

L'exploitation des chemins de fer comprend le transport par chemin de fer des marchandises et des voyageurs (interurbain et banlieue) et inclut le transport intermodal qui peut entraîner le passage à des moyens de transport autres que le chemin de fer lorsque ces opérations sont nécessaires pour compléter le transport ferroviaire.

Exploitation ferroviaire

Toutes les activités ferroviaires directement liées au service de transport, y compris l'exploitation des trains, les manœuvres de triage, les manœuvres de trains, les activités intermodales, les activités liées aux gares et aux terminus et les autres modes de transport faisant partie intégrante du service de transport ferroviaire.

Feuille de route commerciale

Les recettes brutes selon la feuille de route, exprimées en dollars canadiens et déclarées sur la base des marchandises reçues.

Frais généraux

Toute opération nécessaire à l'exploitation du chemin de fer: administration générale, avantages sociaux des employés, impôts, assurances, achats et magasins de matériaux.

Heures de service rémunérées

Les heures rémunérées comprennent les heures effectivement travaillées, ainsi que les vacances, les jours fériés, les congés, etc., lorsqu'ils sont payés. Cette règle s'applique à tous les employés.

Installations communes

Voies, gares de triage, terminus et autres installations appartenant à un transporteur et utilisés par deux transporteurs ou plus.

Kilomètres de voies exploitées

Nombre total de kilomètres de voies de tous genres servant aux activités de transport.

Ligne principale

Pour les transporteurs qui relèvent de l'Office national des transports, la distinction entre la ligne principale et l'embranchement se fonde principalement sur le critère des deux millions de tonnes brutes par mille de voie (les autres étant a) faire partie du système **transcontinental**, b) les liaisons vitales pour l'exportation et l'importation et c) les **lignes de raccordement**) et ce pour les trois provinces des Prairies. Quant aux autres provinces, il est proposé d'appliquer la décision susmentionnée, la densité maximale de deux millions de tonnes brutes par mille de voie étant le critère principal.

Pour ce qui est des transporteurs qui ne relèvent pas de la compétence de l'Office national des transports, la définition de ligne principale se fonde sur le critère de deux millions de tonnes brutes par mille de voie annuellement.

Livrées à des chemins de fer des États-Unis

Les marchandises livrées à des raccordements ferroviaires ou transportées au delà de la frontière par l'enquêté.

Livrées à des chemins de fer du Canada

Marchandises livrées directement à des raccordements ferroviaires canadiens et marchandises livrées à d'autres modes de transport (autre que les traversiers d'automobiles) lorsque celles-ci sont acheminées à tarif conjoint jusqu'à destination ou lorsqu'un autre transport ferroviaire subséquent est indiqué.

Locomotive

Élément du matériel ferroviaire roulant qui contient des moteurs et qui sert à remorquer un train sur la voie, mais qui ne peut transporter ni voyageurs ni marchandises. Peut se mouvoir seule (si elle comporte une cabine pour le personnel) ou faire partie d'un train dont tous les éléments sont habituellement commandés à partir de l'un des véhicules.

Locomotive de manœuvre-kilomètre

Nombre de kilomètres accordés aux locomotives pour les manœuvres de triage; calculé à raison de 9,6 kilomètres à l'heure pour le temps réel de triage.

Locomotive haut-le-pied

Locomotive ne tirant aucun wagon.

Locomotive-kilomètre

Déplacement d'une locomotive sur une distance d'un kilomètre de voie. Les trains de VIA Rail font partie des opérations du transporteur déclarant.

Locomotive voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par les locomotives pour le service de train de voyageurs.

Longueur des voies exploitées

Voie unique, ou première voie principale mesurée selon la distance entre les terminus et servant au transport ferroviaire.

Manœuvre

Pratiquée par les locomotives aux terminus et aux gares, en cours de trajet.

Marchandises inter-réseaux

Chargements empruntant les voies de deux transporteurs ou plus. Cet échange est appelé un mouvement inter-réseaux.

Matériel roulant

Se compose de wagons de marchandises et voitures de voyageurs que possède un transporteur ferroviaire; ne comprend pas les unités motrices.

Parcours de ligne

Déplacement de trains entre les terminus et les gares sur les lignes principales ou les embranchements du chemin de fer; ne comprend pas les manœuvres de triage.

Produit intérieur brut

Indicateur servant à déterminer la valeur des biens et des services produits dans un pays.

Produit intérieur réel

Produit intérieur brut exprimé en dollars constants.

Provenant d'autres sociétés ferroviaires au Canada

Marchandises provenant directement de raccordements ferroviaires canadiens et provenant d'autres modes de transport (autres que les traversiers d'automobiles), lorsque celle-ci sont acheminées à tarif conjoint jusqu'à destination ou lorsqu'un transport ferroviaire antérieur est indiqué.

Provenant de voies des États-Unis et destinées à des localités américaines

Marchandises passant de raccordements ferroviaires des États-Unis à des localités des États-Unis (trafic intermédiaire).

Provenant de voies des États-Unis et destinées à des localités canadiennes

Marchandises, provenant de raccordements ferroviaires américains ou transportées ou de ce côté-ci de la frontière par l'enquêté et destinées à des localités canadiennes.

Rail-route

Au niveau du transport ferroviaire de marchandises, transport de semi-remorques routières ou de conteneurs chargés ou vides sur des wagons de marchandises.

Ratio d'autonomie financière

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par le total des actifs.

Ratio d'endettement

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio d'exploitation

Proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

Ratio du fonds de roulement

Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Rémunération totale

La rémunération est le montant brut, avant les déductions aux fins d'impôt, versé aux employés, y compris les vacances, les jours fériés, les congés, etc. payés. La rémunération ne comprend pas l'augmentation salariale rétroactive qui, bien qu'elle soit versée dans l'année en cours, s'applique à une période antérieure.

RSPW

Remorque sur wagon plat: une forme courante de transport ferroviaire intermodal.

Seconde voie principale

Seconde voie d'une ligne à deux (ou trois, etc.) voies posées sur une même plate-forme et parallèle à la première voie principale.

Service des trains de travaux

Service non payant assuré par un train de la société.

STCC (Standard Transportation Commodity Code)

Le système de STCC est un système de codage à sept chiffres servant à classifier les produits ou les biens qui sont transportés ou qui peuvent l'être.

Tonnage des marchandises payantes

Statistiques du tonnage total des livraisons de marchandises payantes.

Tonne brute-kilomètre

Déplacement d'une tonne d'équipement de rail, d'équipement intermodal ou de marchandises sur une distance d'un kilomètre de voie; comprend tous les déplacements sur les voies du transporteur (sauf les opérations de triage) et les opérations des autres transporteurs.

Tonne-kilomètre

Déplacement d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

Trafic intermodal

Mouvement d'un chargement empruntant au moins deux modes de transport, plus particulièrement, marchandises transportées dans une semi-remorque routière ou un conteneur et transférées d'un wagon à d'autres modes de transport (habituellement des camions ou des navires) qui servent à effectuer le transport hors-rail des marchandises.

Trafic local

Trafic empruntant le même chemin de fer, du point d'origine au point de destination, et ne faisant l'objet d'aucun transfert.

Train

Un ou plusieurs éléments du matériel (locomotives haut-le-pied non comprises) dont le déplacement sur les voies est assuré par un moteur indépendant. Une voiture automotrice est un train au même titre qu'un train de marchandises de 100 wagons.

Train-heure

Temps qui s'est écoulé entre le départ du premier terminus et l'arrivée au dernier, moins le temps consacré aux manœuvres d'aiguillage en route.

Train-kilomètre

Déplacement d'un train sur une distance d'un kilomètre de voie.

Train marchandises-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par tous les trains, d'un terminus ou d'une gare à l'autre, pour le transport de marchandises payantes ou de marchandises de la compagnie; également, nombre de kilomètres parcourus par les trains composés de wagons de marchandises vides et par les trains composés d'une locomotive et d'un wagon de queue en parcours haut-le-pied. Les trains de marchandises qui remorquent des voitures de voyageurs sont considérés comme des trains de marchandises.

Train voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des trains de voyageurs transportant des voyageurs et des bagages, etc., ainsi que le nombre de kilomètres parcourus par des trains composés de voitures haut-le-pied.

Transport (par train ou non)

Inscription à l'horaire, contrôle et exploitation des trains et d'autres services connexes, exploitation des terminus et répartition des wagons et des unités motrices. Déplacement de marchandises de détail et par exprès.

Transport non-commercial

Matériaux et fournitures de la société transportés sans frais dans les trains de marchandises d'un chemin de fer particulier, pour son propre usage.

Transporteur

Quiconque autorisé à exploiter le chemin de fer.

Transporteur international

Transporteur exploitant au Canada et aux États-Unis.

Transporteur interprovincial

Transporteur exploitant dans plus d'une province ou d'un territoire.

Transporteur intraprovincial

Transporteur n'exploitant que dans une province ou un territoire.

Transporteur public

Offre au grand public un service de transport de marchandises ou de voyageurs moyennant rétribution.

Triage

Pratiqué par les locomotives de manœuvre aux gares de triage conçues à cette fin. Comprend les manœuvres aux terminus et les transbordements en gare.

Triage-kilomètre

Temps consacré au triage (minutage des manœuvres de triage) et converti en kilomètres à raison de 9.6 kilomètres à l'heure. Une minute correspond à une minute de travail de l'équipe de triage. Aux fins des présentes statistiques, le service de manœuvre comprend les opérations de transbordement.

Véhicule-kilomètre

Le déplacement d'un véhicule sur une distance d'un kilomètre.

Vitesse moyenne d'un train

Le nombre de trains-kilomètres divisé par le nombre de trains-heures. Le nombre de trains-heures peut comprendre le temps de triage en cours de trajet.

Voie d'évitement

Voie industrielle ou voie adjacente à la voie principale qui permet aux trains de se croiser et de doubler.

Voies et ouvrages

Toute opération liée aux éléments fixes de chemin de fer, y compris les voies et les chemins de roulement, les bâtiments, les signaux, les installations de communications et d'énergie, les terminus et les postes de carburant. Les activités comprennent la réparation et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement des éléments fixes de chemin de fer.

Voie industrielle

Voie de triage desservant une mine, une manufacture, une fonderie ou une usine.

Voie principale

Voie qui traverse une gare et relie une gare à une autre. Pour les lignes de triage et de terminus, la voie principale est toute voie dégagée pour le passage des trains.

Voiture de la direction

Voiture possédée ou louée par des transporteurs publics, ou appartenant à des particuliers voyageant gratuitement, aux fins d'affaires.

Voiture de train voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par les voitures d'un train de voyageurs en service, y compris le nombre de kilomètres parcourus par les voitures occupées et non occupées haut-le-pied.

Voiture de voyageurs

Voiture de train de voyageurs aménagée pour le transport des voyageurs, des bagages, etc.

Voiture-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des voitures en service de transport; comprend les voitures-kilomètres occupées et non-occupées. Les voitures-kilomètres faisant partie des trains de VIA sont déclarées tant par VIA que par le transporteur.

Voiture ordinaire

Voiture avec sièges ordinaires ou basculants destinée au transport des voyageurs durant le jour.

Voiture-salon

Voiture plus luxueuse que la voiture ordinaire, comportant des sièges pivotants et d'autres avantages; les voyageurs doivent verser un supplément.

Voyageur-kilomètre

Déplacement d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. S'obtient en multipliant le nombre de voyageurs transportés par la distance parcourue.

Voyageur payant

Voyageur admis dans un train contre paiement d'un billet.

Wagon chargé-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises dans des trains de marchandises et de voyageurs transportant des marchandises payantes ou non, et par le matériel de service de la société exclusivement pour des travaux.

Wagon couvert

Un wagon fermé comportant un toit et une porte pour les services généraux.

Wagon de particulier

Wagons de marchandises appartenant à des sociétés autres que ferroviaires et servant au transport de marchandises sur des lignes diverses; quelquefois appelés wagons privés.

Wagon de queue

Un wagon habituellement en queue d'un train de marchandises, réservé au personnel pour recevoir et transmettre des signaux, remplir des feuilles de route ou accomplir d'autres tâches.

Wagon de tête

Wagon d'un train de voyageurs pour le transport du courrier, des bagages, des journaux, du lait en boîte, etc.; ne compte aucun aménagement pour le transport des voyageurs.

Wagon de train marchandises-kilomètre

Kilomètres parcourus par les wagons chargés et vides d'un train de marchandises et les wagons de queue pour le service de transport.

Wagon-kilomètre

Déplacement d'un wagon de marchandises sur une distance d'un kilomètres.

Wagon-tombereau

Wagon muni de portes latérales et de parois de bout, utilisé pour le transport de marchandises telles que le sable, le gravier et le charbon.

Wagon-trémie

Wagon pour le transport de marchandises sèches en vrac dont les trappes permettent le déchargement par gravité de toute la charge.

Wagon vide-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises vides et des wagons plats chargés de semi-remorques routières ou de conteneurs sous contrôle ou propriété du chemin de fer et se déplaçant sans feuille de route, à l'exclusion de l'équipement réservé au service de la compagnie et ne servant qu'à effectuer des travaux.



ORDER FORM

Statistics Canada

MAIL TO:	PHONE:	FAX TO:	METHOD OF PAYMENT:						
 Marketing Division Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario Canada K1A 0T6 <i>(Please print)</i>	 1-800-267-6677	 (613) 951-1584	<p>(Check only one)</p> <p><input type="checkbox"/> Please charge my: <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> MasterCard</p> <p>Card Number <input type="text"/></p> <p>Signature <input type="text"/> Expiry Date <input type="text"/></p> <p><input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ <input type="text"/> Please make cheque or money order payable to the <i>Receiver General for Canada - Publications</i>.</p> <p><input type="checkbox"/> Bill me later (Pre-payment required for all publications except subscriptions. Maximum credit \$500.)</p> <p><input type="checkbox"/> Purchase Order Number <input type="text"/> <i>(Please enclose)</i></p>						
Company <input type="text"/>	Department <input type="text"/>	Attention <input type="text"/>	Authorized Signature <input type="text"/>						
Address <input type="text"/>	City <input type="text"/> Province <input type="text"/>	Postal Code <input type="text"/> Phone <input type="text"/> Fax <input type="text"/>							
Please ensure that all information is completed.									
Catalogue Number	Title	Date of Issue or Indicate an "S" for subscriptions	Annual Subscription or Book Price			Quantity	Total \$		
			Canada \$	United States US\$	Other Countries US\$				
<p>► Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.</p> <p>► GST Registration # R121491807</p> <p>► Cheque or money order should be made payable to the <i>Receiver General for Canada - Publications</i>.</p> <p>► Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.</p>			<p>SUBTOTAL</p> <p>DISCOUNT (if applicable)</p> <p>GST (7%) (Canadian clients only)</p> <p>GRAND TOTAL</p>						
			PF 093022						

THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

THE MARKET RESEARCH HANDBOOK 1992

The fastest way to get off to a good start!

Brainstorming with your colleagues produces some great marketing ideas. But which ones will you use? The **Market Research Handbook 1992** can help you narrow your options before you commit any more time and resources to developing your strategy.

This handbook is the most comprehensive statistical compendium on Canadian consumers and the businesses that serve them.

It helps you to identify, define and locate your target markets.

Looking for...

...socio-economic and demographic profiles of 45 urban areas?

...revenue and expenditure data for retailers and small businesses?

The **Market Research Handbook 1992** has it all... and more. It provides information on:

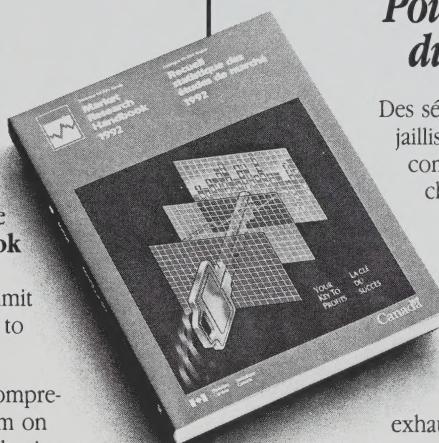
- personal spending
- size and composition of households
- wages and salaries
- investment in Canadian industries
- labour force in various industries
- industry and consumer prices

It has been one of our bestsellers since 1977 for the simple reason that it offers such a range and depth of market data. Save time and money when you're looking for data or data sources, keep the **Market Research Handbook 1992** close at hand for easy reference.

The **Market Research Handbook 1992** (Cat. no. 63-224) is \$94 (plus 7 % GST) in Canada, US\$113 in the United States and US\$132 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster service fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.



LE RECUEIL STATISTIQUE DES ÉTUDES DE MARCHÉ 1992

Pour partir du bon pied !

Des séances de remue-méninges jaillissent d'excellentes idées de commercialisation. Mais lesquelles choisir ? Le **Recueil statistique des études de marché 1992** peut vous faciliter les choix avant que vous n'engagiez plus de temps et de ressources à l'élaboration de votre stratégie.

Ce recueil statistique est le plus exhaustif qui soit sur les consommateurs canadiens et les entreprises qui les servent. Il vous aide à définir et situer vos marchés cibles.

Vous cherchez...

...des profils socio-économiques et démographiques de 45 régions urbaines ?

...des données sur les recettes et les dépenses de détaillants et de petites entreprises ?

Le **Recueil** contient tout cela... et plus encore :

- dépenses personnelles
- taille et composition des ménages
- traitements et salaires
- investissements par secteur d'activité économique
- population active par secteur d'activité
- prix de l'industrie et de la consommation

Si c'est l'un de nos succès depuis 1977, c'est parce qu'il vous renseigne en long et en large sur le marché. Pour économiser temps et argent, vous ne sauriez vous en passer.

Le **Recueil statistique des études de marché 1992** (n° 63-224 au catalogue) coûte 94 \$ (TPS de 7 % en sus) au Canada, 113 \$ US aux États-Unis et 132 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télecopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.

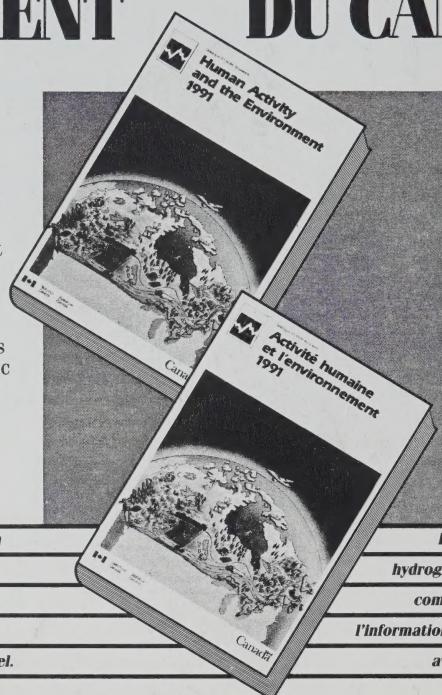
CANADA'S ENVIRONMENT

Every day you read news items about recycling, water pollution, industrial emissions or the depletion of the ozone layer. Unfortunately, these reports are often fragmented, making it difficult to get a complete picture of Canada's physical environment.

Human Activity and the Environment is written to help you understand the links between our population, socio-economic activities and our environment. You'll see, for example, how the purple loosestrife and zebra mussels are spreading throughout inland waters and the effect they have.

L'ENVIRONNEMENT DU CANADA

CASE STUDY: A statistical profile of an Ontario river basin is also included as a case study to demonstrate how socio-economic information can be linked with physical data at a local level.



ÉTUDE DE CAS : un profil statistique du bassin hydrographique de l'Ontario est également présenté, comme étude de cas, en vue de montrer comment l'information socio-économique peut être mise en rapport avec les données physiques à un endroit donné.

Organized in three, easy-to-read sections: Population, Socio-Economic Systems, and Environmental Conditions, this publication examines our activities from a number of perspectives:

- resource consumption
- waste generation
- monitoring the conditions of land, water, air and living organisms

This unique bestseller highlights such fascinating details as:

- purchases of potential pollutants by Canadian households
- the importance of natural resources to the Canadian economy
- energy consumption by industry

L'ouvrage est divisé en trois parties importantes : la population, les réseaux socio-économiques et l'état de l'environnement, qui examine nos activités sous différents angles :

- la consommation des ressources naturelles
- la production des déchets
- la surveillance de l'état des terres, de l'eau, de l'air et des organismes vivants

Ce best-seller unique met en relief des détails aussi fascinants que :

- les achats de polluants potentiels par les grandes maisons canadiennes
- l'importance des ressources naturelles pour l'économie canadienne
- la consommation d'énergie par industrie

Commandez votre exemplaire aujourd'hui!
Activité humaine et l'environnement. (n° de catalogue 11-509F) 35 \$ au Canada, 42 \$ (US) aux États-Unis et 49 \$ (US) dans les autres pays.

Écrivez à : Vente des publications Statistique Canada Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Si vous le préférez, télécopiez votre commande au (613) 951-1584, ou contactez votre centre de consultation régional de Statistique Canada, dont vous pouvez consulter la liste dans la présente publication.

Pour un service plus rapide, composez sans frais le numéro 1-800-267-6677 et utilisez votre carte Visa ou MasterCard.

Order your copy today!

Human Activity and the Environment, (Catalogue No. 11-509E) \$35 in Canada, US \$42 in the United States and US \$49 in other countries.

Write to:
Publication Sales, Statistics Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

If more convenient, FAX your order to:
(613) 951-1584, or contact your local Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering call 1-800-267-6677 and use VISA or MasterCard.



Statistics Canada

Statistique Canada

Canada